

94
2ej-



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

LA INCURSION DEL SECTOR AUTOMOTRIZ JAPONES EN EL MERCADO MEXICANO COMO ELEMENTO DE INFLUENCIA EN EL DESARROLLO ECONOMICO NACIONAL.

T E S I S

Que para obtener el Título de:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P r e s e n t a:

LUIS MIGUEL ZAPIEN MARTINEZ



ASESOR:
DRA. CRISTINA ROSAS GONZALEZ

México, D. F.

1997

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.

.....MIENTRAS HALLA MISTERIOS EN LA VIDA
HAYRA POESIA.....

AGRADEZCO LA ENORME Y VALIOSA AYUDA DE TODOS LOS QUE HICIERON
POSIBLE LA REALIZACION DEL PRESENTE TRABAJO. Y EN ESPECIAL A
LA LABOR DE MI ASESORA Dra. CRISTINA ROSAS ;GRACIAS!

INDICE

INTRODUCCION	1
1. MARCO CONCEPTUAL APLICABLE	
1.1 Origen	10
1.2 Desarrollo de definiciones	12
2. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL MUNDO	
2.1 Formación de una supremacía estadounidense	19
2.2 Desarrollo de una ascendente industria europea	39
2.3 El gran camino en la industria automotriz japonesa	57
2.3.1 Proteccionismo en la industria japonesa	64
2.3.2 Internacionalización del comercio japonés	68
2.4 La formación de la industria automotriz en América Latina.74	
2.4.1 Argentina	76
2.4.2 Brasil	81
2.4.3 Chile	86
2.4.4 Colombia	90
2.4.5 Perú	92
2.4.6 Uruguay	95
2.4.7 Venezuela	98
3. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO	
3.1 Origen de la industria automotriz en México	107
3.2 Evolución	113
3.3 Ampliación de la estructura existente	118
3.4 Tendencia a la apertura comercial	129

**4. PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
NACIONAL**

4.1 Relaciones económicas y políticas con otros actores fuera del esquema tradicional de América del Norte	135
4.2 Tendencias comerciales de las grandes empresas automotrices mundiales	146
4.3 México como país receptor de armadoras japonesas	151

CONCLUSIONES **179**

ANEXO

INTRODUCCION

Las relaciones internacionales se han venido transformando de manera vertiginosa durante los últimos veinte años y ello ha propiciado la aparición de nuevos fenómenos (políticos, sociales, culturales y económicos), reacomodos y desplazamiento de fuerzas y tendencias, así como la consolidación de nuevos actores en el panorama mundial. Este complejo proceso forma parte de una larga etapa de transición que vive la humanidad desde finales de la segunda Guerra Mundial. En éste contexto se han generado profundos reordenamientos y cambios globales en todos los campos del acontecer humano.

Algunos de los rasgos más significativos que han caracterizado éste proceso serían: la pérdida relativa de la hegemonía económica estadounidense por la disminución de la competitividad de su planta industrial; el surgimiento de un exitoso polo de desarrollo en Asia encabezado por Japón; la aparición de nuevas fronteras en el mapa de Europa del Este; a su vez los países subdesarrollados viven también un proceso acelerado y caracterizado por la búsqueda de políticas de ajuste y reactivación de sus economías, que en muchas veces se ha traducido en crecimiento sin equidad, adicionalmente la humanidad completa vive crecientemente

los efectos de la destrucción de los recursos naturales y los daños a la ecología presentan efectos muy adversos para la supervivencia misma del hombre.

Esta profunda transformación mundial se desenvuelve en un marco de enfrentamiento y conflicto entre los diversos Estados, puesto que sin duda lo que está en juego son las redefiniciones del liderazgo mundial en torno a los polos de poder y sus zonas de influencia. Dicho proceso incluye una multiplicidad de agentes y escenarios de acción, pero las vertientes fundamentales en que se ha plasmado la más férrea confrontación son en los ámbitos comercial y financiero.

En este contexto de transición y conflicto, de integración y fraccionamiento que vive la economía mundial, me resulta interesante analizar el origen, desarrollo y transformaciones de uno de los sectores productivos fundamentales para la economía mundial y en particular para nuestro país: la industria automotriz.

Por lo tanto, para entender mejor el desarrollo del presente trabajo que pretende el análisis de una de las industrias más dinámicas del presente siglo lo he dividido en:

- a) Hipótesis
- b) Objetivos
- c) Desarrollo
- d) Conclusiones

a) Hipótesis

En nuestro país las transformaciones económicas y en menor grado las políticas también se han caracterizado por la diversidad de factores que confluyen en éstas, ya que como nación en desarrollo se tiene la constante necesidad de diseñar mecanismos eficaces para el desarrollo nacional. La necesidad de crecimiento, se ha visto caracterizada desde mediados de los años ochenta, por la adopción de un modelo de desarrollo basado en una mayor participación de la inversión privada en amplios sectores de la economía, así como una drástica reducción de la participación estatal en la misma, conservando su presencia en actividades de regulación y de administración. Este enfoque ha estado sustentado en una amplia serie de modificaciones en el marco legal, así como en una marcada tendencia a la apertura comercial.

La política de apertura comercial, la reducción de la participación estatal en la economía, la certidumbre otorgada a la inversión nacional y extranjera y el fomento a la mayor exportación de productos manufacturados nacionales, han sido objetivos largamente buscados y anhelados y que en conjunto se conjugan para una de las metas de este cambio estructural: la de

diversificar las fuentes de recursos que necesita el país, que años atrás tradicionalmente se obtenían por medio de la venta del petróleo y contratación de deuda externa. En este sentido, las exportaciones de productos no petroleros y el ingreso de inversiones extranjeras a sectores productivos, han sido dos de los pilares fundamentales por los que se ha apostado para el desarrollo nacional.

Al respecto el gobierno ha fijado una serie de prioridades para promover por medio de instancias como Nacional Financiera (NAFINSA), la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) y el Banco Nacional de Comercio Exterior (BANCOMEXT) áreas lo suficientemente dinámicas e interesantes para atraer la atención del exterior. Uno de estos sectores con gran crecimiento es la industria automotriz nacional, cuyos pronósticos de expansión coinciden con el entorno mundial (se estima que para el año 2000 habrá una demanda de más de 50 millones de vehículos en el mundo) además de que contribuye enormemente para el desarrollo de la economía nacional, para 1981 aportaba y constituía 1.5 del Producto Interno Bruto (PIB) y para 1996 ese porcentaje se elevó a más del 4%, además la producción de unidades se situó arriba del millón de vehículos, cifra que ubica a México en el lugar número doce de la producción mundial, y se estima que la producción para el año 2000 sea de alrededor de

2 millones de vehículos producidos en territorio nacional. Estas posibilidades de crecimiento de la industria automotriz mexicana han creado un clima favorable para la llegada de armadoras europeas como Mercedes-Benz, Land Rover, BMW y Porsche, así como la ampliación de actividades de la japonesa Honda.

Sin embargo la búsqueda de mayores niveles de inversión extranjera, ha generado a que se intensifique el acercamiento por parte de las instancias gubernamentales citadas hacia otras armadoras japonesas también líderes en el mercado mundial como: Toyota, Suzuki y Subaru, las cuales gozan de una enorme participación en mercados tan competidos como Europa y Estados Unidos, además de ser líderes en su país de origen. Estas armadoras presentan planes de inversión hacia nuestro territorio muy avanzados y muy latentes. Le llegarse a concretar los planes de inversión de las armadoras japonesas citadas para antes de finalizar el presente siglo, se generaría:

- 1) el traslado de parte de sus procesos productivos al territorio nacional, como parte de las estrategias adoptadas por las distintas armadoras mundiales para la incorporación de nuevos mercados.
- 2) la posibilidad de que en el marco de éstas nuevas inversiones automotrices, nuestro país se haga participe de las nuevas tendencias y tecnologías para enfrentar el próximo siglo, cuyas características ya se vislumbran y se distingue el agotamiento de la política energética llevada hasta ahora y administrada por el

uso intensivo de los hidrocarburos.

3) una ampliación en el número de marcas existentes en el mercado nacional, con una férrea competencia en el sector de autos compactos y subcompactos. Factor que elevará la producción nacional y contribuirá a colocar al país dentro de los diez primeros lugares de la producción mundial.

4) generará un impacto positivo dentro de la economía nacional, al contribuir con un aporte en el nivel de empleo generado, en el desarrollo de ciertas zonas geográficas y sobre todo por el efecto multiplicador sobre otras industrias.

Respecto a los objetivos planteados, éstos se elaboraron tomando en cuenta que la industria automotriz mundial constituye una industria compleja, adaptable y con numerosos elementos interactuantes, destacándose los siguientes:

b) Objetivos

1) Hacer una revisión del origen y desarrollo de la industria automotriz en el mundo, destacando los principales logros obtenidos en la evolución de la misma, subrayando la pujante industria automotriz japonesa que se ha convertido en protagonista

ineludible del comercio mundial.

2) Analizar la incidencia que en lo económico pueda presentar para México la instalación de las armadoras japonesas citadas anteriormente

3) Reconocer las tendencias que han predominado para la construcción de vehículos automotores, que incluyen factores no sólo técnicos y de diseño, sino procesos más complejos como iusiones, asociaciones, acuerdos, cooperación y demás esquemas de acercamiento entre las diferentes armadoras que existen en el mundo.

c) Desarrollo

En el primer capítulo se hacen algunas consideraciones muy generales sobre las necesidades que llevaron al ser humano a la búsqueda de mejores condiciones para su movilización en grandes distancias y que fuera un medio accesible, adicionalmente se hacen algunas consideraciones sobre las características que adoptaron las empresas que se han avocado a la construcción de vehículos.

Para el segundo capítulo se da una visión de las características que adoptaron los primeros intentos por tratar de diseñar un vehículo que respondiera a las necesidades de transporte

de finales del siglo XIX y principios del XX, abarcando varias naciones europeas y Estados Unidos. Dichos intentos dieron como resultado numerosos tipos de vehículos, de vapor, de electricidad y finalmente el de explosión interna. También se analiza el vertiginoso camino ascendente de la industria automotriz japonesa, así como sus principales características que la han colocado en un caso sin precedente al no ser occidental. Dentro de éste mismo capítulo se describe de manera muy general la forma en que se originó la industria automotriz en América Latina, así como las políticas más importantes para su nacimiento.

A lo largo del tercer capítulo se analiza el desarrollo histórico de la industria automotriz en México, que a partir de 1908 comienza con la importación de vehículos estadounidenses y debido a las altas ventas registradas una vez que pasó la revolución, en 1925 se daba paso al primer proyecto para la instalación de una armadora automotriz extranjera, así la Ford daría inicio a una de las industrias con mayor importancia para el país. Se mencionan también las grandes transformaciones que ha tenido el mercado nacional a lo largo de la presente década, con la actual perspectiva de tener una amplia apertura comercial.

Finalmente en el cuarto capítulo se analiza como el proceso que se ha desarrollado en la economía nacional bajo la adopción de la apertura comercial, la mayor certidumbre dada a la inversión extranjera, la redefinición del papel del Estado en la economía y la alta prioridad a las exportaciones no petroleras tiende a esperar como resultado la atracción del mayor número posible de inversiones extranjeras en sectores productivos. Resaltando que dicho proceso busca coincidir con las tendencias que las empresas automotrices europeas y asiáticas están implementando a nivel mundial, y que tienen como objetivo la expansión hacia todos los mercados posibles. Por lo tanto el mercado automotriz mexicano busca verse favorecido por la instalación de nuevas aradoras japonesas en territorio nacional, acontecimiento que generaría diversos beneficios a la economía nacional.

Es necesario advertir que los resultados del presente trabajo no intentan agotar el tema y señalar que se trata de una investigación y un análisis documental. Sin embargo el aporte que se pretende dar se realiza en la medida en que se avanzó sobre un tema de tan diversas opiniones y perspectivas.

1. MARCO CONCEPTUAL APLICABLE

1.1 Origen

La necesidad que ha tenido y tiene el ser humano de trasladarse físicamente a distintos puntos de su entorno, lo ha llevado a reunir una serie de conocimientos que se han traducido en la creación de medios de transporte efectivos y provechosos para su movilización, problemente la idea más remota puede situarse en la creación de la rueda así como su uso posterior, dicha invención permitió posteriormente y gracias a los demás acontecimientos y conocimientos acumulados por el hombre diseñar medios de transporte más apegados a sus necesidades y con la característica de tener constantes signos de evolución.

El uso intensivo de las carretas como principal medio de transporte en el siglo pasado haría evidente muchas de sus limitaciones, una de ellas fue la búsqueda de fuentes de movimiento más acorde a las necesidades de los viajes efectuados en cada vez mayores distancias, surge así la máquina de vapor, los motores eléctricos y finalmente lo que vendría a revolucionar el medio de transporte, el motor de explosión interna. Todos los intentos que se dieron en el fin del siglo pasado y principio de éste se vieron coronados por el éxito. Asimismo su reiteración sirve para dar testimonio de una necesidad permanente no

siempre satisfecha: la intensa búsqueda por un medio de transporte que tenga características y elementos que estén acorde a las necesidades que cada época presenta.

Partiendo de las anteriores consideraciones y observando las cualidades de los automóviles modernos, puede uno darse cuenta de las hondas transformaciones que los medios de transporte terrestre han tenido a lo largo del tiempo, en especial la de un medio tan importante para la sociedad actual como lo es el auto.

Los primeros elementos que se rescatan de su origen apuntan hacia una organización económica incipiente: los diversos talleres artesanales ubicados en ambos lados del Atlántico, y que más tarde se convertirían en una estructura de producción industrial por poseer capital que le permitía concentrarla en un sólo lugar y bajo la dirección de uno o más dueños; las herramientas de producción, la producción en serie y la fuerzas de trabajo organizada y supervizada colectiva mente llevaron a la recién formada industria automotriz al aumento de la producción y por consecuencia hacia una vertiginosa expansión.

1.2 Desarrollo de definiciones

La expansión generada por la búsqueda de estar presente en el mayor número de mercados, ha sido un elemento común en el desarrollo de toda empresa, así la presencia de las empresas por medio de establecimientos distribuidos por todo el mundo y sometidos a una organización centralizada, es decir, operar más allá de sus fronteras nacionales, puede considerarse como la primer etapa de lo que se denomina empresa transnacional.

Poco a poco se fue haciendo una división de trabajo más compleja en la que el precio era fijado por el mercado, desarrollándose dentro de las empresas la planeación, la organización y cooperación por medio de relaciones jerárquicas de autoridad convirtiéndose poco a poco en unidades productivas dominantes.¹

La acumulación se reflejó en el gran tamaño de las empresas que constituían una red de unidades de producción, que llevó a una integración vertical y horizontal de las mismas, es decir, primero con la reunión de empresas enlazadas en varios procesos productivos y segundo con el acoplamiento de empresas dedicadas a la misma actividad. Esto determinó un rápido crecimiento en las economías nacionales, lo que condujo a un proceso de fusión de las empresas determinó el surgimiento de empresas más grandes tanto nacionales como privadas.²

Las empresas comenzaron absorbiendo las materias primas nacionales y adueñándose del mercado de su propio país, el problema resultó más tarde, cuando el mercado nacional resultó insuficiente para sus planes de expansión, por lo que se buscaron otras fuentes de recursos así como se nuevos mercados, dando como resultado ir más allá de sus fronteras, sin embargo también se dieron elementos como reducir costos de transporte protecciones arancelarias y otros que propiciaron también la presencia de empresas en otras naciones.

Se observó entonces una internacionalización de la economía basada en un crecimiento y en una producción mundial, estimulada al mismo tiempo por nuevas técnicas que presuponian una mayor variedad de recursos y de mercancías para la exportación.³

El surgimiento de Estados Unidos como potencia industrial indiscutible en la postguerra, el desmembramiento de los imperios coloniales, la penetración de capital estadounidense a Europa por medio de la aplicación del Plan Marshall, la posterior recuperación de las economías europeas y el posterior éxito de Japón en su desarrollo industrial, permitieron no sólo la expansión de éstas naciones, sino el desarrollo de las empresas transnacionales.⁴

Así, las empresas transnacionales surgen como un fenómeno del capitalismo y en la actualidad se erigen como uno de los agentes más poderosos en la economía mundial, su objetivo principal es el de maximizar las ganancias a largo plazo, pero este se traduce otros de carácter inmediato, tales como el control y la ampliación de sus fuentes de insumos así como de sus mercados y la aplicación de nuevas tecnologías para el desarrollo de nuevos productos y procesos.⁵

Estas gigantescas empresas son el resultado de un intenso proceso de concentración de la capacidad productiva horizontal y verticalmente, a nivel nacional e internacional.⁶

Para los fines del presente trabajo no se pretende tener un análisis exhaustivo sobre la multitud de opiniones que versan sobre las definiciones de la empresa transnacional, sin embargo el desarrollo de la industria automotriz mundial, presenta características que ubican a sus protagonistas en el renglón de empresas transnacionales, asimismo no se trata de crear un concepto único y acabado, dada la complejidad de los elementos que la forman, además de la variedad de los mismos, por lo tanto se mencionarán los conceptos con mayor afinidad para los objetivos del presente trabajo.

En un concepto más amplio y a juicio más cercano a transnacional se encontró que "se refiere esta denominación a una empresa de propiedad privada, oligopólicas, generalmente gigantescas, constituidas en un país, pero diseminadas en varios o en muchos a través de filiales o sucursales, sometidas a la dirección de la casa matriz en sus aspectos económico, técnico y administrativo, aunque en ocasiones suelen hacerse concesiones en favor de los nacionales del país receptor en cuanto a uno o varios de aquellos factores. Se le llama también empresa internacional, aunque para algunos esta denominación sugeriría la participación de Estados en su formación y beneficios. Y supranacional si se somete al régimen jurídico de diversos países".⁷

El término multinacional indica que las actividades de la corporación o empresa abarcan más de una nación. A menudo se utilizan ciertos criterios mínimos determinantes con respecto al tipo de actividad o a la importancia del componente extranjero de la actividad total. La actividad elegida puede referirse a la venta, la producción, los activos, el empleo o los beneficios de las sucursales y filiales extranjeras En el sentido más amplio, puede considerarse multinacional cualquier corporación que tenga una o más sucursales o filiales extranjeras que realicen

cualquier actividad de las mencionadas. En sentido más estricto, pueden añadirse otras condiciones cuyo cumplimiento es necesario para que se reconozca el carácter multinacional: la realización de un tipo especial de actividad (por ejemplo producción), la existencia de un número mínimo de filiales en el extranjero o la realización en el extranjero de una parte mínima de las actividades.⁸

Una empresa es transnacional en la medida en que opera en varias naciones con el propósito de maximizar las ganancias no de las unidades individuales con base de nación por nación, sino del grupo en su conjunto.⁹

Para recibir el calificativo de multinacional una empresa debe operar con una o más filiales en el exterior, participando en el control, por ejemplo de los activos, de las ventas, de la producción, de las utilidades, del empleo, etc., de las subsidiarias. La institución de la empresa internacional representa por tanto una forma de inversión de inversión extranjera directa que realiza una gran unidad económica en diversos países.¹⁰

Todas las circunstancias que han dado paso a la creación de las empresas transnacionales han sido elementos constantes desde su aparición hasta nuestros días, sólo que desde entonces la forma y los medios para su consecución han variado, y lo más importante que se enunció fueron las condiciones que han hecho posible su permanencia y el estudio de las mismas, de tal modo que las definiciones expresadas en los párrafos anteriores pueden ser de valiosa utilidad para comprender mejor el desarrollo de una industria tan mundial como lo es la producción de vehículos.

NOTAS DEL CAPITULO 1

1. Ramón, Tamames. Estructura económica internacional. p320
2. Richard, Robinson. "Beyond the multinational corporation" p27.
3. Stephen, Hymer. Empresas multinacionales: La internacionalización del capital p53
4. Antonio, Cesas. Las empresas transnacionales: su papel en las relaciones económicas internacionales p603.
5. Naciones Unidas, Las empresas multinacionales en el desarrollo mundial p8.
6. Neil, Sacoby. "The multinational Corporation". The center Magazine. p33
7. César, Lopez. Las empresas multinacionales p23
8. Naciones Unidas Op. cit. p4
9. Paul, Sweezy. Dinámicas del capitalismo Norteamericano p100
10. Raymond, Vernon. "Multinational bussines and national economic goals". International Organization p 694.

2. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL MUNDO

2.1 Formación de una supremacía estadounidense

Muchos de los historiadores de la Industria Automotriz estadounidense coinciden en señalar que ésta es inseparable a la historia misma del motor de combustión, así como a la de los grandes hombres que hicieron posible la construcción de tal industria y como tal a la llamada Nación del Progreso.

Así al hablar de los inicios del motor de combustión la historia estadounidense hace referencia siempre al largo camino que se tuvo para llegar a consolidar una incipiente industria en la construcción de vehículos automotores. El invento ancestral de la máquina de combustión en el continente Americano tiene origen hacia el siglo XVII, en 1678 cuando Abbé Jean Hautefeville de Orleans creó un motor novedoso pero poco práctico y no fué sino hasta 1794 cuando Robert Street empleó una sustancia llamada alquitran como combustible que tuvo un uso más notable. Sin embargo, el predominio del vapor como medio de mayor uso hizo que los inventores tuvieran grandes diferencias en sus adelantos.

Los vaivenes y tropiezos fueron signos distintivos del largo recorrido llevado a cabo por los diferentes inventores del motor de combustión en ambos lados del Atlántico. Además no existía regulación alguna para su construcción, por lo que todos trabajaban en forma independiente y la mayoría de las veces sin ninguna conexión entre ellos, siendo la más grande

fueron fuente de inspiración el tratar de sustituir los antiguos carruajes jalados por caballos, además de considerar a la bicicleta como el principal precursor de un vehículo con ruedas e impulsado a base de un pequeño motor.

El uso del vehículo como transporte público tuvo un inicio en los Estados Unidos en enero de 1897, cuando una compañía de carros y furgones eléctricos, motorizó algunos y los hizo circular por las calles de Nueva York.² Aunque el inicio de la industria automotriz estadounidense se situó al noreste del país, entre Filadelfia y Forton, para posteriormente trasladarse hacia el Estado de Detroit. En ésta área se conjugaron varios elementos que hicieron posible el despegue de dicha industria; el suministro de materias primas, un sector laboral más o menos establecido, así como los constantes flujos de inmigrantes europeos a la zona, fueron los factores de mayor apoyo.

El inicio de la historia automotriz está vinculada no sólo a los factores señalados anteriormente, sino también a grandes hombres visionarios e innovadores como Henry Ford, Ransom Olds, Luther Fair y los hermanos John y Horace Loag, además de muchos otros más, quienes contribuyeron a la formación de una industria de dimensiones insospechadas.

Los intentos más importantes del siglo XIX, se dieron durante la década de los años noventa y estuvieron a cargo de : Henry Nadig en Allentown Pennsylvania y John William en Ohio ambos en 1891; Gottfried Schloemer y Frank Toepfer en Milwaukee Wisconsin en 1892; Charles Black en Indianapolis en 1893; Elwood Haynes en Kokomo Indiana en 1894, quienes nunca vieron fructificar sus esfuerzos para la creación de una industria. Y es hasta el año de 1895 cuando se organiza la primer compañía con el propósito de construir vehículos motorizados que logra alcanzar éxito ésta se instaló en Massachusetts bajo el nombre de Duryea Motors. En poco tiempo según datos obtenidos de la época se llegaron a tener alrededor de tres mil firmas registradas para obtener la licencia para manufacturar autos.³

Henry Ford quien fuera trabajador de varias fábricas adquirió una amplia experiencia en el manejo y reparación de máquinas de diversos usos, ello le permitiría además acumular un capital, que junto con sus amplias relaciones industriales, le facilitó de manera rápida crear su propia empresa constructora de vehículos que comenzó a operar hacia 1897. De manera muy similar Ransom E. Olds, quien trabajaba en una fábrica de su padre se destacó por su amplia habilidad y destreza como mecánico y a muy corta edad participó como socio, además fue el responsable de varios proyectos de nuevos motores, ello fue un elemento que dió

paso a la creación de su propia compañía de Motores en 1899, año en que también comenzaría la construcción de su vehículo.

Para los hermanos John y Horace Dodge la buena ubicación de su fábrica en Detroit, hizo que su producción inicial de herramientas y armas de fuego se ampliara a la construcción de motores bajo la licencia de la fábrica de Olds, hecho que los haría aparecer en la historia como la primera fábrica de autopartes; posteriormente en 1903 Henry Ford también les daría la concesión para el armado de sus motores y transmisiones. Los hermanos una vez que tuvieron suficiente capital y aún en contra de sus dos principales clientes comenzaron la construcción de sus propios motores y vehículos, sin embargo por numerosos problemas y antes de que murieran en 1920 la compañía Dodge fue vendida a Dillon y Read, que pertenecía a una firma bancaria de New York y para 1928 se crearía la corporación Chrysler.⁴

Otro de los grandes pioneros fue David Dunbar Buick, quien era productor de partes sanitarias y entro en asociación con Benjamin y Frank Briscoe quienes controlaban la producción de vagones y producían acero, y de la cual se formaría la General Motors en 1908. Muy pronto el estado de Michigan concentraría el ochenta por ciento de la producción de vehículos en el país.

Los líderes productores de Michigan se destacaron

rápídamente dadas las innovaciones que tuvieron respecto al tipo de motor, a la conversión de energía en movimiento, el tipo de chasis resistente a un número mayor de pasajeros y a la fuente de energía por medio de la combustión interna, que resultaba más novedosa y potente que el movimiento generado por vapor o electricidad.

En 1900 del total de las cuatro mil unidades vendidas en Estados Unidos el 40% eran movidas por vapor, el 38% por la electricidad y sólo un 22% por gasolina; pero para los años posteriores, el motor de gasolina ganó terreno sobre sus competidores y es que el de electricidad duraba sólo 30 kilómetros y tenía que ser recargado durante 3 horas continuas, además de que el precio de la recarga resultaba mucho más caro que utilizar vapor o gasolina; para el de vapor, que era el más barato y fácil de usar, no alcanzó la potencia generada por el motor de combustión interna, por su parte el de gasolina fue el más poderoso y mecánicamente más rentable cada su más larga vida, además el abastecimiento de combustible se facilitó al construirse varias gasolineras en zonas alejadas y rurales. Todo esto generó que el estado de Michigan tuviera amplias ventajas sobre sus competidores convirtiéndose así en el centro de la producción automotriz.

Para 1910 la estructura de las empresas estadounidenses productoras de automóviles se encontraba perfilada ya como una industria de carácter nacional, reestablecida y concentrada ya en el estado de Detroit, donde se habían mudado las más grandes haciendo de éste lugar un verdadero imán para la industria automotriz.

Para la industria automotriz estadounidense quedó claro que la invención del motor de explosión tuvo su origen más remoto en Europa, pero la posterior aplicación de éste y la mayor expansión se presentó de manera más articulada en el territorio de Estados Unidos, así que el mayor mérito consistiría en la forma de producción y consumo, que serían de carácter masivo.⁶

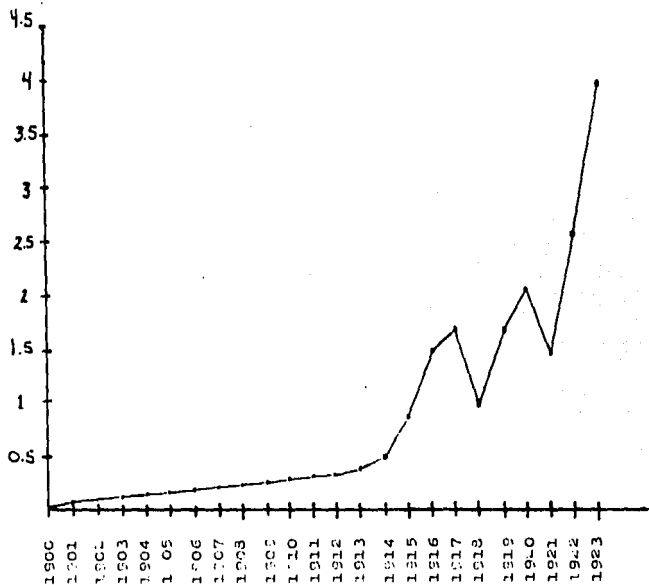
Durante los primeros años del presente siglo el auto adquirió una importancia relevante como medio de transporte, pasó a considerarse como un artículo de consumo generalizado. Ello habría de contribuir en el abastecimiento de muchas unidades así como la facilidad de obtenerlos mediante sistemas de crédito, lo cual articularía una eficiente red de distribución y venta.⁷

Asimismo en los años correspondientes a la primera conflagración mundial creó condiciones favorables para que se desarrollaran muchas más industrias pequeñas que fueron proveedoras de vehículos militares tanto para el ejército de Estados Unidos como para las fuerzas aliadas. Todo ese ambiente de prosperidad generó una producción de unidades sin precedente alguno, como lo muestra la siguiente gráfica:

GRAFICO 2.1

PRODUCCION DE VEHICULOS EN ESTADOS UNIDOS (1909-1923)

MILONES DE UNIDADES



FUENTE: THE AMERICAN AUTOMOBILE INDUSTRY, p. 180.

JOHN DELL, CAMBRIDGE MASSACHUSETTS, HARVARD UNIVERSITY.

Cuando el pánico generado por la primera Guerra Mundial dió término, la industria estadounidense entró en un período de expansión que duró hasta 1929, año en que sobrevino la gran crisis. En éste período de auge, lo más significativo para la industria automotriz, fue la consolidación de las tres grandes productoras de Estados Unidos (Ford, General Motors y Chrysler) que presentaron un escenario de pleno dominio en la industria. Dicha situación no sólo se tradujo en mayores ventas internas, sino que se presentaron diferentes oportunidades para vender en los mercados externos, aunque para la Ford éste camino no era nada nuevo, dado que en 1911 ya había sido pionera en establecer una filial en Inglaterra, país que posteriormente recibiría a la General Motors.

Las exportaciones mostraron grandes mercados potenciales para la expansión de las grandes firmas estadounidenses, las cuales verían en la instalación de filiales en otras naciones una manera eficaz de consolidar su predominio, abarcando países como: Irlanda, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, España, Suecia, Japón, México, etc.. La habilidad mostrada permitió que en los distintos países donde se establecieron no sólo tuvieran buenas ventas, sino que también enseñarían las técnicas de producción y distribución de las armadoras de Detroit.⁶

El caso de Canadá fué diferente al de los demás países dado que las tres grandes de Detroit vieron desde un inicio el país vecino del norte como una extensión natural de su mercado, con pleno dominio desde la instalación de sus plantas.

En el siguiente cuadro se presentan los mercados fuera de Norteamérica en los que la General Motors ha incursionado desde los años veinte hasta mediados de los años ochenta.

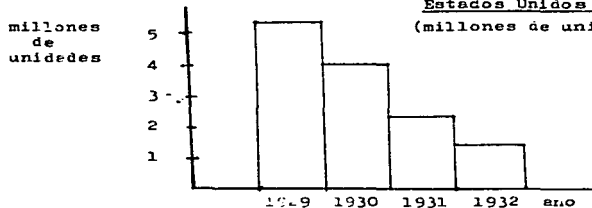
Cuadro 2.1

GENERAL MOTORS (1920-1985)		
AMÉRICA LATINA	EUROPA	ASIA
ARGENTINA ● ■	AUSTRIA ■	IRAN ▲ ○
BRAZIL ● ● ▲	BELGICA ▲ ■	JAPON ■
CHILE ▲ ■	DINAMARCA ■	COREA ●
MEXICO ▲ ● ■	PINLANDIA ■	MALASIA ▲
URUGUAY ▲ ■	FRANCIA ○ ■	FILIPINAS ▲ ○
VENEZUELA ▲ ■	ALEMANIA ● ■	TAILANDIA ▲
	GRAN BRETAÑA ● ■	
	IRLANDA ○	AUSTRALIA
	LUXEMBURGO ■	AUSTRALIA ● ▲ ■
	NORUEGA ■	NUEVA ZELANDA ▲ ■
	POLYNECIA ▲ ■	
	SUECIA ■	ÁFRICA
	SUIZA ▲ ■	SUDAFRICA ● ▲ ■
		ZAIRE ▲ ■
TIPO DE OPERACIONES		
○ PARTES DE MOTOR		
● PARTES Y PIEZAS		
▲ AUTOMOTRICES		
△ ENSAMBLADO		
■ IMPORTACION		

Fuente: The World Automotive Industry, Gerald T. Bloomfield.

Sin embargo, la ola expansiva se vería frenada hacia 1929, año en que se hizo presente una tremenda crisis generada por muy diversos factores y que afectarían a la nación estadounidense con la pérdida de entre 13 y 15 millones de empleos. Asimismo traería cambios para la industria automotriz, éstos girarían en torno a una legislación más estricta sobre sus actividades, la cual se diseñó para fomentar un clima de mayor cooperación, y que finalmente no pudo evitar el desplome de ventas.

GRAFICO 2.2
Venta total de autos en
Estados Unidos 1929-32
 (millones de unidades)



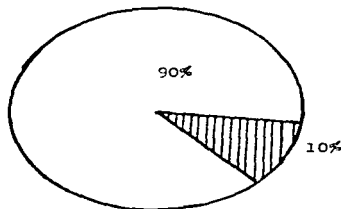
Fuente: The America Automobile Industry, John Bell.
 Para poder hacer frente al vertiginoso deslome, se

necesitaron acciones tanto del gobierno, como de todas las armadoras. Estas últimas implementaron diversas acciones, en el caso de la Ford implementó una serie de modificaciones en todos sus modelos, que iban desde bajos precios hasta innovaciones en la construcción de sus motores, para éstos últimos se desarrollaron muy distintos proyectos que se materializaron en nuevos

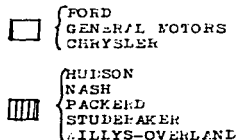
y más poderosos motores de mayor cilindrada, que desarrollaban mayores velocidades a los anteriores. Por su parte la armadora Studebaker introdujo al mercado una innovación en lo referente a la caja de cambio de velocidades, consistía en la "neutral", dicha posición daba a las velocidades manuales un momento de mayor descenso y permitía al conductor mayor comodidad. En el complejo Chrysler se presentaron trabajos de investigación tendientes al mayor ahorro de combustible, lo cual gozó de gran aceptación. Pero la mayor novedad fué la presentación de la transmisión de cambios automáticos presentada por la empresa Reo en 1934, aunque sería la General Motors la que comercializaría dicha transmisión automática en sus modelos Buick y Oldsmobile en 1937.

Al finalizar la gran depresión las tres grandes de Detroit se encontraban indiscutiblemente en pleno dominio del mercado automotriz estadounidense, controlando un 90% de las ventas totales, el restante 10% era disputado por cinco armadoras.

GRAFICO 2.3



Porcentaje de mercado para las armadoras en Estados Unidos (1934-1937).



Fuente: The Changing U.S. Auto Industry, James Rubenstein.

Otro hecho notable dentro de ésta industria, fue que la primera gran generación de hombres pioneros de la industria automotriz fueron superados por los acontecimientos, además de la edad. Willys murió en 1935, Chapin en 1936, Walter Chrysler se retiró en 1935 para morir cinco años más tarde, Alfred Sloan dejó la presidencia de General Motors en 1937 y se anunciaba el término de la era Ford, quien ya no contaba con el control total de la empresa en 1941. Toda esta transferencia de autoridades repercutió en la forma de llevar a cabo los negocios dentro de cada empresa.⁹

Ese cambio se vio reflejado en la gran impaciencia que mostraron los dirigentes de la industria automotriz ante las declaraciones del gobierno estadounidense sobre su total rechazo al Fascismo y Nazismo, lo cual se traducía en que se daba paso a una franca economía de guerra. Este nerviosismo se hallaba dividido porque por un lado personajes como Henry Ford encabezaba una rotunda oposición a convertirse en un mercado de la muerte y por el otro los nuevos dirigentes estaban ansiosos de reconvertir sus plantas.

Aunado a lo anterior las declaraciones hechas por el presidente Roosevelt apuntaban hacia la necesidad de una rápida y eficiente reconversión industrial, para poder proveer el equipo militar que se requeriría. Para dicha necesidad la industria automotriz representaba el mayor complejo disponible, por lo que el gobierno estadounidense implementó un programa para dicha reconversión, el cual incluía la necesidad de personal para

ocupar las plazas de aquellos que habian marchado al campo de batallas, labor que fue ardua y difícil y que finalmente se solicitaría al utilizar a la población femenina.¹⁰ Por tanto la entrada de Estados Unidos a la segunda Guerra Mundial marcó el camino para suspender por un tiempo indefinido la construcción de vehículos para pasajeros y dicha industria se reagruparía y dividiría en 12 grandes sectores para hacer frente a la cuantiosa producción militar.

GRABADO 2.2

P R O D U C C I O N M I L I T A R	D E	E S T A D O S U N I D O S	D I V I S I O N E S	1	servicio de equipamiento de máquinas y herramientas
				2	información sobre herramientas
				3	construcciones
				4	motores para aviones
				5	chasis de aviones
				6	componentes de municiones
				7	artillería
				8	armas de bajo calibre
				9	equipo aeronaval
				10	vehículos de uso militar
				11	helicópteros
				12	tanques blindados

Fuente: The American Automobiles Industry, John Bell.

Aunque más allá del programa de reconversión, la industria automotriz estadounidense iniciaría una carrera ascendente en la producción de cuestiones militares, propiciada principalmente por el escenario político y militar en el mundo, caracterizado por los constantes enfrentamientos de fuerzas diametralmente opuestas; por un lado el capitalismo encabezado por Estados Unidos y por el otro el socialismo dirigido por la ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Se daba inicio a la instalación de una producción dedicada al suministro permanente de la industria automotriz a la armada estadounidense en la conocida carrera armamentista. Asimismo dos conflictos posteriores que aunque no de dimensiones mundiales, ponrían a prueba la capacidad militar instalada en el país, estos serían la guerra de Corea y la de Viet-Nam.¹¹

Estos conflictos posteriores a la Segunda Guerra Mundial no paralizaron totalmente a la producción de vehículos para pasajeros como en los años anteriores. Además, la guerra propiciaría un mayor acercamiento de asistencia de las grandes de Detroit hacia las empresas automotrices locales de Japón, las cuales fueron las que abastecieron de forma mayoritaria los vehículos militares en los conflictos de Asia.

El arribo de los años sesentas marcó un ambiente dentro del cual el automóvil se convirtió en un elemento de características propias, ya había pasado de ser un simple medio de transporte a ser un artículo que proyectaba posición social, se proyectaba además como un símbolo de la nación, del progreso y de la abundancia. Año con año se tenía gran expectación por saber las innovaciones en cuanto al lujo y diseño que las armadoras lanzarían en sus nuevos modelos. El auto de dimensiones enormes se creó pensando como en ningún otro país para recorrer grandes distancias, por lo que se tenía desinterés para introducir vehículos de tamaño reducido y de mayor ahorro de combustible, el cual se encontraba a un precio muy accesible.¹²

Asu vez, del otro lado del Atlántico, las naciones europeas se encontraban en proceso de reorganizar sus economías debilitadas, motivo por el cual buscaban ingresos y una manera de tenerlos fue la exportación de autos a Estados Unidos. Y fue la alemana Volkswagen que gracias a su modelo sedán en forma de un "escarabajo" logró exitosamente la penetración al mercado de Estados Unidos. Dicho auto presentó desde su aparición varias características muy diferentes a los locales, su motor de cuatro cilindros enfriado a base de aire ofrecía gran ahorro de gasolina, además de su bajo costo y larga vida sin reparaciones mayores.

Al inicio, la penetración de autos compactos europeos comenzó muy lentamente, para el primer año de operaciones (1955) sólo se habían vendido 18 mil unidades, cifra que era poco importante frente a las casi 8 millones de unidades vendidas en ese año. Pero muy pronto la demanda de autos europeos comenzó a subir, encontrándose marcas como Volkswagen, Renault, Fiat e Hillman. Como puede verse en la siguiente gráfica, hasta 1973 la competencia extranjera no representó mayor problema para las grandes firmas, pero serían diversas causas, como la crisis petrolera, la que generaría mayores condiciones para la venta de más autos extranjeros en el país.

CUADRO 2.3

VENTA DE AUTOS POR SECTOR (PORCENTAJE 1955-30)				
AÑO	COMPACTOS		MEDIAOS	DE LUJO Y DEPORTIVOS
	IMPORTADOS	NACIONALES		
1955	5.1	12.6	34.0	48.3
1960	10.2	11.2	24.5	44.1
1970	15.1	23.1	21.8	40.0
1971	15.3	23.6	19.9	41.2
1972	14.8	24.1	21.7	34.9
1973	15.4	27.2	22.5	34.9
1974	15.9	32.4	24.6	27.1
1975	18.2	35.3	23.5	23.0
1976	14.8	33.2	27.0	25.0
1977	18.4	28.8	27.7	25.1
1978	17.7	30.3	27.9	23.6
1979	21.9	34.8	23.3	20.0
1980	26.8	38.0	19.3	15.3

Fuente: The America Automobiles Industry, John Bell.

Pero la recuperación no sólo se hizo presente en Europa, en Asia la industria japonesa respondió eficientemente a la expansión comercial. Y muestra de lo anterior fué la exitosa venta de autos japoneses en el territorio de Estados Unidos, donde marcas como Toyota y Nissan (les cuales ingresaron en 1957 y 1958 respectivamente con pocas posibilidades de sobrevivir) al cabo de una década de estancia se habían convertido en los líderes de ventas de autos importados en Estados Unidos.¹³

Por otro lado, el escenario que se presentó en el mundo para principio de los años setentas estuvo caracterizado por constantes conflictos que ensombrecieron el panorama político y comercial; uno de ellos fué el embargo impuesto por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) contra toda aquella nación que tuviera relaciones con el Estado de Israel, lista que incluía a países como Estados Unidos, Canadá, Japón y algunos de Europa. Dicha situación que comenzó en 1973 se prolongó hasta 1974, generando con ello gran confusión por el desabasto del hidrocarburo.

La carencia del energético propició el desplome de varias industrias dependientes del petróleo. La acción del gobierno estadounidense estuvo encaminada a tratar de reducir el impacto del embargo petrolero, esa intervención creó serias imposiciones

a la industria automotriz en torno a solicitarle el rediseño de los autos hasta entonces producidos, los nuevos modelos debían presentar motores más eficientes, los materiales para su construcción debían ser más ligeros y debía de haber una reducción del tamaño del auto, medidas que en su conjunto debían contribuir a un menor consumo de gasolina.¹⁴

La existencia de los factores arriba señalados, impulsaron aún más el ascenso de la industria automotriz japonesa como un actor importante en el mercado más competitivo del mundo: el estadounidense. La pérdida relativa de la hegemonía de las tres grandes armadoras estadounidenses obligó a las mismas a que produjeran su propia línea de autos subcompactos para poder hacer frente a la competencia externa, sin embargo el camino ya recorrido por las armadoras japonesas las había convertido en un competidor difícil y experimentado, adicionalmente sus vehículos no sólo tenían menor consumo de combustible, sino que ofrecían ya un menor precio de compra, más larga vida de su motor y habían asegurado un continuo suministro de autopartes a todos los lugares donde se vendían sus autos.

Esta transformación económica que situaba a Japón en una nueva posición mundial en el comercio, generaría dentro de la industria automotriz estadounidense nuevas pautas para la producción de autos. Pero sobre todo rompía con la hegemonía que por décadas las tres grandes de Detroit habían tenido en la venta de autos en el mundo entero. En las siguientes gráficas se observa el panorama económico de Estados Unidos el cual muestra signos de recuperación.

ESTADOS UNIDOS

Indicadores Macroeconómicos

GRAFICO 2.4

Variación Anual del PIB

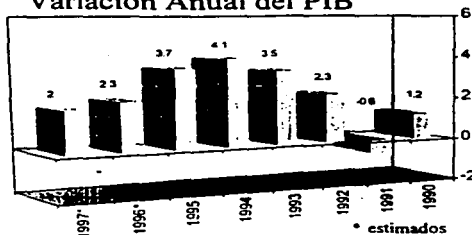


GRAFICO 2.6

Inflación al Consumidor

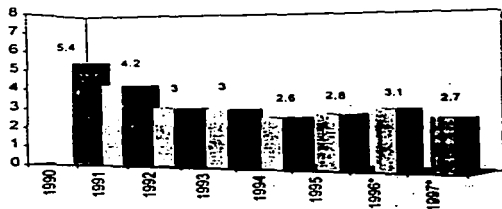
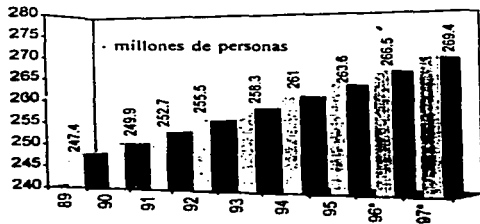


GRAFICO 2.8

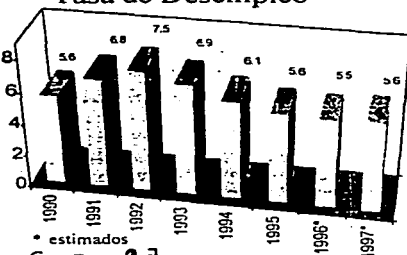
Población Total



* estimados

GRAFICO 2.5

Tasa de Desempleo



* estimados

GRAFICO 2.7

Inflación Mensual al Consumidor, 1996

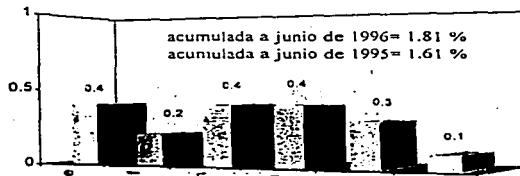


GRAFICO 2.9

Producción de Vehículos en USA

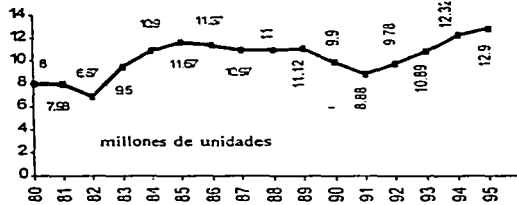
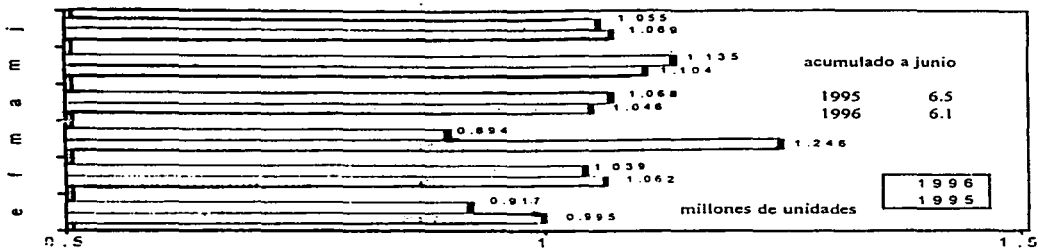


GRAFICO 2.10

Producción Mensual de Vehículos en USA



0.5

1.5

GRAFICO 2.11

Venta Mensual de Autos en USA

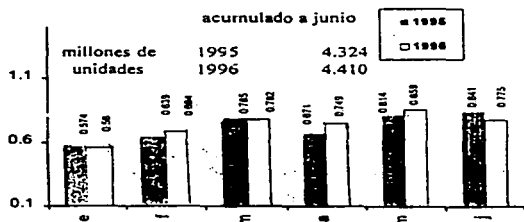


GRAFICO 2.12

Venta Mensual de Camis. Ligeros en USA

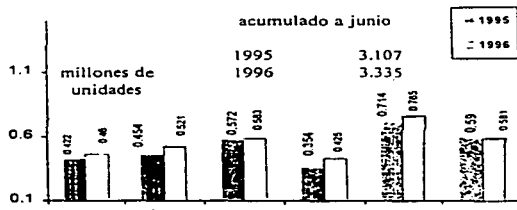
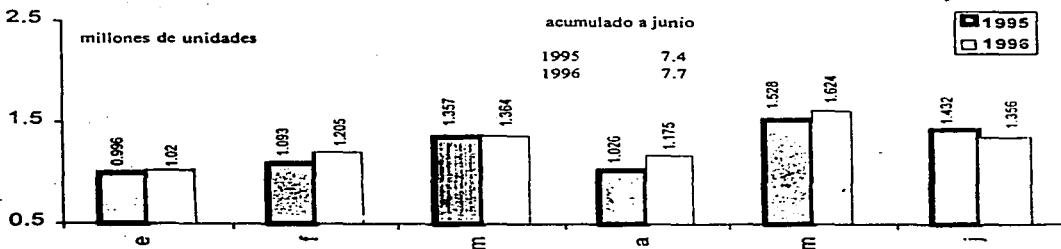


GRAFICO 2.13

Venta mensual de Autos más Camiones Ligeros en USA



2.2 Desarrollo de una ascendente industria europea

Las grandes naciones europeas (Gran Bretaña, Francia, Italia y Alemania) han aventajado a las demás naciones por varios lustros en la formación de la industria pesada y mecánica, que se desarrolló a finales del siglo XVIII, primero con el advenimiento del telar mecánico y posteriormente con el motor de vapor. Dentro del continente a Francia le corresponde el honor del primer vehículo de motor obra de M. J. Cugnot (1745-1804) quien en 1768 lo dio a conocer, sin embargo éste invento se perdió prácticamente en el espacio de la Revolución Francesa.¹⁵ Posteriormente los perfeccionamientos de Watt (1736-1819) del motor de vapor en 1800, pondrían rápidamente a Inglaterra a la cabeza del movimiento motorístico, tan rápido como para permitir ya desde 1830, que comenzara en Inglaterra servicios irregulares de vehículos de motor de vapor.

Pero el auto a base de gasolina nacería mucho más tarde, gracias a los alemanes Gottlieb Daimler (1834-1900) y a Karl Benz (1844-1924) quienes casi al mismo tiempo en 1886, presentaron sus modelos en los que se tiene realmente el origen del auto moderno en el continente europeo. Aunque habría que destacar que éstos alemanes aprovecharían ampliamente los estudios que les precedieron en las investigaciones sobre el motor de explosión, siendo los mejores pioneros: Papin (1688):

Wright (1833); De Cristoforis (1841); Paranti y Matteucci (1857); Lenoir (1860); Beau de Rochas (1861); Otto y Langen (1867); Bernardi (1874); Delamerre Debouteville (1885) y otros muchos más. La presentación de dichos modelos motorizados fué dentro de una de las reuniones que se llevaban a cabo con gran periodicidad en el continente Europeo, en las cuales se conocían los vehículos hasta entonces contruidos.¹⁴

El impulso generado por los alemanes modificó enormemente las técnicas utilizadas para la construcción de autos y que sumado a las distintas innovaciones que se daban en el continente, se dió inicio a la Industria Automotriz en Europa a finales del siglo XIX. Cabe señalar que dicho inicio tuvo una producción de patentes artesanales compradas con la técnica utilizada en Estados Unidos por Henry Ford.

La primera Guerra Mundial propició que las constructoras de vehículos se multiplicaran en Europa debido a la alta demanda no sólo de vehículos para pasajeros, sino también de armamento y aeronaves, creando un clima hacia la especialización en la producción militar. Debido al reducido personal masculino que se encontraba disponible, las fábricas se vieron obligadas a replantear la organización de su producción, para ello fue necesario hacer uso de la única mano de obra disponible: la femenina, que además de su rápida capacitación facilitó la progresiva

introducción de los métodos de producción que se practicaban en América bajo el predominio de las plantas de Henry Ford.[†] En términos generales se puede decir que los años de 1914 a 1920, crearon condiciones para que las constructoras se multiplicaran y se diversificaran hacia otras actividades como la construcción de aeronaves y producción de armamento militar, así como también hubo una fuerte concentración en fábricas como la Renault, Daimler-Benz, Fiat y Leyland, que poseían un mayor tiempo en la producción de vehículos, lo cual se tradujo en mayores porcentajes del mercado europeo. Asimismo esta época sirvió para perfeccionar los sistemas de producción, incluir nuevos materiales en la construcción de vehículos y la oportunidad de lanzar nuevos modelos. Resulta importante mencionar que también se tuvo una gran demanda de máquinas y herramientas para el mantenimiento del parque vehicular, las cuales fueron abastecidas por la aparición de nuevas fábricas. Todo ello permitió adquirir una dimensión industrial de características similares a las de Estados Unidos, y propició una política común en la construcción de vehículos, centro de la cual, las técnicas aprendidas de Ford jugaron un papel de suma importancia en la producción a gran escala y la reducción en los precios de los autos.

La producción automotriz europea durante las primeras décadas del siglo tuvo las características que se detallan a continuación:

CUADRO 24

PRODUCCION DE VEHICULOS DE LOS PRINCIPALES PAISES DE EUROPA				
miles de unidades				
AÑO	FRANCIA	INGLATERRA	ALEMANIA	ITALIA
1900	4.1	-	-	-
1901	6.3	-	.8	.3
1902	7.8	-	.9	.3
1903	11.5	-	1.5	1.3
1904	13.4	-	2.2	3.1
1905	20.5	-	4.1	8.9
1906	24	-	5.3	-
1907	25.2	-	5.1	-
1908	25	10.5	5.5	-
1909	36	11	9.5	-
1910	38	14	13.1	-
1911	40	19	16.9	5.3
1912	41	23.2	22.8	6.7
1913	45	34	20.4	6.8
1914	-	-	-	9.2
1915	-	-	-	15.4
1916	-	-	-	17.4
1917	-	-	-	25.3
1918	-	-	-	22.2
1919	18	-	-	17.9
1920	40	-	-	21.1
1921	55	-	-	15.2
1922	75	73	-	-
1923	110	95	-	16.4
1924	145	146.6	-	22.8
1925	177	167	70	37.5
1926	192	198	52.8	49.4
1927	191	211.8	127.8	63.8
1928	224	211.9	150.6	54.3
1929	253	238.8	139.9	57.6
1930	230	236.5	105.2	55.1
				46.4

Fuente: L'avenir de une Centenaire: L'automobile, Michel Frytbourg.

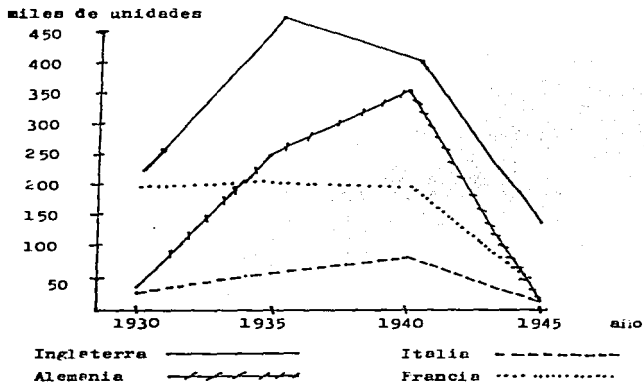
Cabe señalar que el gran impulso generado por la Primera Guerra Mundial creó condiciones para la aparición de más y nuevas empresas automotrices, ello dado el alto índice de demanda por vehículos utilitarios para las acciones bélicas. Sin embargo al término de dicha contienda se tuvo una sobreoferta en la mayoría de los países europeos, propiciando con ello serios problemas para la venta de los automóviles producidos. Para ésta época los adelantos mecánicos y los nuevos diseños exteriores no fueron suficientes para poder continuar con las altas ventas registradas en años anteriores, además de que el mercado de autos siempre se había dirigido hacia una población de altos ingresos, por lo tanto el grueso de la población carecía de facilidades para la compra de un vehículo.

Como respuesta a la situación anterior, se llevaron a cabo ciertas medidas tendientes a tratar de aumentar las ventas de las unidades. Para los primeros años quedó claro que los cambios periódicos en cuestiones mecánicas y de diseño no fueron suficientes para revertir la tendencia de bajas ventas, entonces se comenzó a instrumentar un ambicioso plan de ventas por medio de crédito, medida que aunada a las intensas labores de promoción lograron transformar el panorama de tropiezos en la industria automotriz europea. Además como medida posterior se aceptaron los vehículos usados a cuenta para la adquisición de uno nuevo. Todo el esquema anterior tuvo muy buenos resultados, registrándose

desde finales de los años veinte hasta 1945 altas ventas para las armadoras europeas, tal como se observa en la siguiente gráfica:

GRAFICO 2.14

**VENTA DE VEHICULOS EN EUROPA
(1930-1945)**



Fuente: Boletín de la Delegación en México de la Comisión Europea, mayo 1996, pág. 7.

Los efectos que tuvieron las empresas automotrices europeas durante la segunda Guerra Mundial, fue una baja considerable en la producción de vehículos para pasajeros, la destrucción de muchas instalaciones industriales y el de mayor importancia fue la reconversión de la planta para el abastecimiento de las necesidades militares, ésto último al igual que en Estados Unidos marcó el inicio para el abastecimiento permanente de la industria automotriz europea en la producción de cuestiones militares, además de haber sido un período de pruebas en nuevos materiales y diseños.

Así la guerra marcaría el surgimiento y consolidación de la diversificación de la industria automotriz estadounidense y europea en la producción de armamento y aeronaves militares, además de generar al interior de las armadoras la creación de nuevos departamentos e investigaciones.

Durante los primeros años de la posguerra, se vivió en Europa un gran anhelo por tratar de sobrepasar los terribles excesos del pasado y que dieron lugar al derrumbe del grueso de las economías. En el caso de Alemania, el escenario se vislumbró con gran optimismo, y es que al contrario de lo que podría pensarse, al término de la conflagración mundial no toda la capacidad productiva del país quedó destruida. Los vínculos económicos existentes entre la Alemania Nazi y los Estados Unidos que nunca se interrumpieron aún en la contienda, explican porque los bombarderos ingleses y estadounidenses respetaron ciertas fábricas.¹⁶

Debido a lo anterior, buena parte de la planta industrial pudo reiniciar sus labores sin grandes dificultades. Aunque de acuerdo a lo estipulado en los convenios de Yalta, gran parte de la planta industrial en pie fué desmontada y posteriormente confiscada por los países aliados como pago por concepto de reparaciones, ello lejos de perjudicar al país en el largo plazo lo benefició.¹⁹

El flujo de recursos aportados por el Plan Marshall iniciado en 1947 le permitió responder con equipo nuevo a la capacidad productiva destruida y al equipo viejo desmontado, generando un importante despegue económico, que situaría a la recién creada (1949) República Federal de Alemania en una región de intensa actividad comercial.²⁰

La intensa ayuda prestada hacia Alemania, le permitiría en años posteriores situarse como una de las naciones más prósperas dentro de su continente, al grado de que muchas de sus empresas experimentarían una notable expansión que abarcaría el ingreso hacia otras naciones fuera de Europa.

Por lo que para el total de los países de Europa, los años posteriores a la segunda Guerra Mundial fueron de intensa labor reconstructiva. En el sector automotriz el período ubicado en los años 1945-1974 experimentó una gran expansión industrial, en esos casi treinta años la cantidad de vehículos de todo tipo tuvo un incremento impresionante al pasar de 5 millones en 1946 a casi 50 millones para 1973, como cifra del parque vehicular en el mundo. Sin embargo éste aumento se dió principalmente en los países desarrollados, que abarca naciones como Alemania, Italia, Inglaterra y Francia, Estados Unidos y Japón, cuya población ha estado en posición de alto poder adquisitivo.

En especial para las naciones europeas, la alta demanda de vehículos para pasajeros ofreció grandes ventajas a la industria nacional automotriz, que se vió beneficiada con la instalación del Tratado de Roma que otorgaba ciertas facilidades comerciales para el movimiento de los autos europeos.

Lo anterior dió pauta para la progresiva concentración de la industria automotriz europea en torno a las grandes corporaciones, que se confirmaron por medio de fusiones y convenios y ya para 1960 se perfilaban grupos importantes en los distintos países; en Inglaterra el mercado era controlado por la British Motor Co., Ford de Inglaterra, Standard, Rootes y Vauxhall las cuales poseían un 96% de las ventas automotrices en el país.

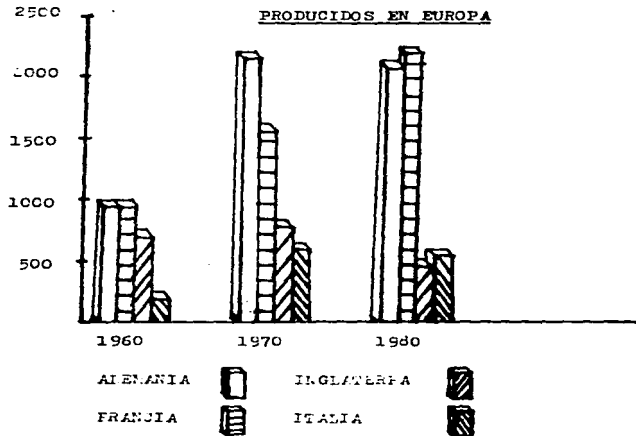
Las cuatro principales constructoras francesas se aseguraron un 98% del mercado de esa nación, siendo Renault, Citroen, Peugeot y Simca las poseedoras de dicho mercado. En Italia la Fiat y Alfa Romeo se repartían un 85% de la producción y comercialización de los automóviles. Para la República Federal Alemana su territorio concentró cuatro poderosas firmas que controlarían un 87% del mercado, sin embargo éstas firmas no sólo se conformaron con las ventas nacionales, sino que desde mediados de los años cincuenta la Volkswagen se encontraba con gran éxito en otras naciones como el competitivo mercado de Estados Unidos; así, la Volkswagen, Opel, Mercedes y Ford de Alemania se perfilaban como los grupos más importantes no sólo de esa nación sino del continente Europeo.²²

Dicha estructura tan concentrada no excluyó la búsqueda de una descentralización en el interior de cada armadora en torno a los distintos eslabones de la producción, en Alemania la Volkswagen buscó una separación basada en la creación de seis unidades de producción, distribuidas a lo largo del territorio, para el caso de la Renault de Francia, instrumentó una asociación con la armadora Peugeot, con objeto de poder concertar políticas comunes para el desarrollo de nuevas técnicas en la producción, en los procesos de capacitación laboral y sobre todo para poder abordar problemas sindicales que se tenían en las regiones de París y Turín.

Dichas asociaciones se fueron multiplicando en armadoras de los distintos países y propiciaron un alto desarrollo en diversos reanglones de la producción y sobre todo permitió alcanzar los altos estándares de producción como los que se tenían en Norteamérica, lo que les permitió no sólo altas ventas al interior de las naciones europeas, sino que las exportaciones registraron un dinámico comportamiento:

Unidades
(miles)

Gráfico 2.12
EXPORTACION DE VEHICULOS
PRODUCIDOS EN EUROPA



Fuente: Anuarios Estadísticos 1970-1990, Comunidad Europea en México.

Dentro del escenario de Europa los Grupos Automotrices con mejores ventas han manifestado un lapso de estancamiento en los últimos años, pero resulta interesante como aún se puede observar el predominio de las armadoras europeas sobre sus competidoras extranjeras, dentro del mismo mercado europeo.²³

CUADRO 2.5

PARTICIPACION DE LOS GRUPOS AUTOMOTRICES EN EL MERCADO EUROPEO (1993-94)		
GRUPO AUTOMOTRIZ	1993	1994
VOLKSWAGEN	16.3%	16.0%
G.M. DE EUROPA	13.4%	13.1%
PEUGOT	12.4%	12.8%
FIAT	10.4%	10.8%
TORE DE EUROPA	11.6%	11.8%
RENAULT	10.6%	11.0%
JAPONESAS	12.3%	10.8%
BMW	6.5%	6.5%
MERCEDES-BENZ	3.4%	3.5%
VOLVO	1.5%	1.7%
OTROS	2.0%	1.9%
Con un total de unidades (millones)	11.3	11.9

FUENTE: Boletín de la Delegación en México de la Comisión Europea. pág. 5, mayo 1995.

El cuadro anterior permite observar el mercado tan importante que representa Europa para las distintas empresas mundiales, pero que sin embargo enfrenta varias interrogantes sobre las perspectivas a largo plazo para las armadoras locales.

Para la industria del automóvil en Europa los efectos combinados de un descenso de la demanda de autos producidos en la región y una alta presión de los fabricantes extranjeros que producen a costos más bajos, tanto dentro del mercado europeo como en los mercados de exportación, han propiciado y obligado a los fabricantes de coches y autopartes de Europa a tratar de aumentar su productividad y su eficiencia en función de los costos en toda la cadena de suministro, manufactura y distribución.

Entre 1985 y 1990 la producción europea aumentó considerablemente, llegando a tener un crecimiento del 32%, dicha tendencia continuó hacia los años de 1991 y 1992, debido principalmente al gran interés que despertó la reunificación alemana. De hecho el nivel más alto de la producción automotriz se tuvo en 1992 con casi 14 millones de vehículos, sin embargo a fines de ese año se comenzó a sentir los primeros efectos de una baja considerable en la demanda de coches y aunque se instrumentaron esfuerzos de promoción costosos y considerables, no se tuvo éxito para revertir la tendencia.

Para 1993 los resultados demostraron que las ventas habían caído un 15.9% respecto al año anterior, dicha situación ubicó al mercado en la peor temporada, incluso peor a la crisis

del petróleo de 1974, cuando la caída fue del orden del 14%. El panorama anteriormente descrito se puede observar de mejor forma en la siguiente gráfica, que muestra el comportamiento de la demanda de vehículos centro del territorio europeo.

GRAFICO 2.16
VENTA DE AUTOS EN EUROPA *
1984-1995

MILLONES DE UNIDADES



* El total de los países que abarca la gráfica son: Alemania, Inglaterra, Francia, Italia, España, Holanda, Bélgica, Austria, Portugal, Suecia, Dinamarca, Grecia, Irlanda, Finlandia y Luxemburgo.

FUENTE: Pósetfn de la Delegación en México de la Comisión Europea, febrero 1996.

Al mismo tiempo que se presentó una baja en la demanda de autos europeos, las amenazas de la competencia extranjera se hicieron sentir dadas las altas ventas de sus unidades, sobre todo los fabricantes japoneses, pero también los estadounidenses y coreanos que ganaron terreno tanto en Europa como en el mercado de exportación.²⁴

Por lo que respecta a la exportación de vehículos, los europeos han visto descender sus ventas de 2.5 millones de unidades en 1985 a 1.6 millones de 1994. La debilidad de dichas exportaciones se debió en gran parte al hecho de que algunos fabricantes europeos, especialmente algunos de Alemania, tuvieron dificultades para satisfacer la demanda marcadamente incrementada que siguió a la reunificación alemana. Y también se explica por la poca demanda de algunos de los principales mercados de exportación para los europeos como: Estados Unidos, Japón, Suiza y Canadá.

Los mismos factores que redujeron el potencial exportador europeo, pueden explicar el incremento de las importaciones centro del continente, que después de haber descendido de 2.2 millones de unidades el 1987 a 1.2 millones en 1989, para 1990 se incrementó a 1.7 millones y en 1992 se alcanzaron las 4 millones de unidades importadas, cifras que denotan la importancia de la región como un cliente destacado en la importación de vehículos a nivel mundial y cuyas características se pueden ubicar en:

- Un gran dinamismo en Europa por parte de los fabricantes automotrices japoneses;

- la aparición de fabricantes de Corea del Sur como nuevos y firmes competidores, cuya cuota de mercado en Europa ha estado creciendo;
- la pérdida de cuota en los mercados tradicionales para los fabricantes europeos y que han sido en favor de los fabricantes japoneses que están aprovechando los tipos de cambio;
- el aumento de competitividad de la industria del automóvil de los Estados Unidos, que repercute en las exportaciones hacia esa nación;
- en el mercado automotriz se tiene la característica de un alto grado de lealtad, por lo que no resulta fácil recuperar a los consumidores una vez que se han pasado a los productos de los competidores extranjeros.²⁵

Observando en las siguientes gráficas el origen de las importaciones europeas, con el consecuente liderazgo de los autos japoneses.

GRÁFICO 2.17:
Procedencia de la importación de vehículos en Europa, 1987.

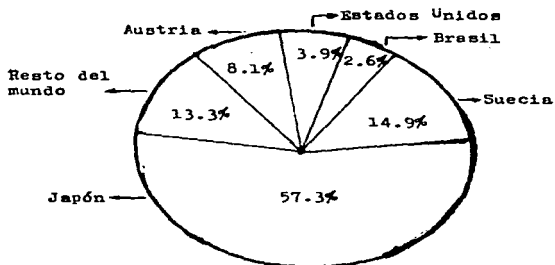
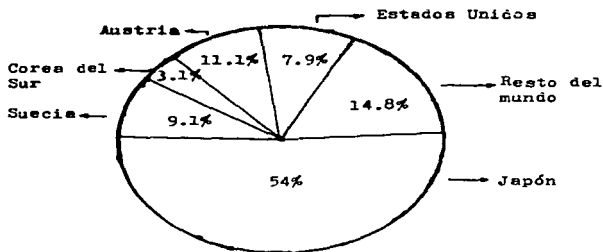


GRAFICO 2.18
Procedencia de la importación de vehículos en Europa, 1992



- El número de unidades importadas en 1987 fue de 4.4 millones y para 1992 se descendió a 1.6 millones.

Fuente: Anuario Estadístico 1990 y 1995, Delegación Comunidad Europea en México.

Los datos anteriores revelan que la industria automotriz nacional europea está pasando por un momento muy crítico, donde los factores analizados (la caída de la demanda interna y las altas ventas de autos importados) hacen suponer una reestructuración de sus sistemas de producción y distribución por lo menos al nivel de sus competidores. Ello implica que tendrán que invertir en nuevas fábricas y equipo, aumentar la automatización y mejorar la utilización de todos los recursos, así como también introducir

cambios tanto en la organización interna de las empresas, esto es con los proveedores de componentes y su red de comercialización como con sus asociados externos.

Por lo tanto, la Industria Europea de los Vehículos de motor considera que para responder de manera eficaz a los retos y salir de tal deterioro es esencial que:

- se desarrollen nuevas formas de conocimientos técnicos de producción que puedan generar ventajas competitivas para Europa y que se ajusten a los modelos de trabajo europeo;
- se consiga una penetración más eficaz en los mercados desarrollados, tales como los de Norteamérica y Japón y también en los mercados con un potencial de crecimiento más alto, tales como Asia Oriental, Europa Oriental y América Latina;
- se atienda de manera efectiva la creciente necesidad de productos y procesos de producción que no dañen al medio ambiente;
- recurrir en mayor medida a la tecnología e integrarla a las redes de distribución, de fabricación y hacerla llegar a los proveedores, todo ello con un enfoque integrado y orientado al impacto de una mejor utilización del auto en la sociedad en su conjunto.

2.3 El gran camino de la industria automotriz japonesa

El uso del vehículo en Japón se remonta hacia la última década del siglo XIX. Este presentó características particulares dado que era de tres ruedas y movido a base de vapor e importado de Europa. Para los años posteriores se tuvo una progresiva importación de autos y para 1907 el número de unidades importadas alcanzó la cifra de 500.

El panorama anterior permitió que rápidamente los japoneses establecieran pequeños talleres de carácter familiar, que en un primer momento atendieron sólo reparaciones y posteriormente hicieron una pequeña producción de ensamblaje. Aunque no por lo anterior se careciera de intentos para producir un auto de diseño propio, como fue el caso de Toro Yamada quien en 1904 construyó un primer vehículo con partes que él mismo había diseñado, aunque no sería sino hasta 1907 cuando el país conociera su primer vehículo con motor de gasolina.²⁷

Dadas las condiciones en que se expandía el uso del auto, el gobierno japonés mostró un cierto interés en impulsar la construcción de autos, aunque éste apoyo se dio para la construcción de camiones militares, pero con la limitación de un subsidio que no permitió una verdadera expansión hacia otras ramas de la economía.

Serfa hasta después del conflicto ruso-japonés (1904-1905) que el ejército japonés comenzaría a dar mayor apoyo a la investigación de los múltiples usos y aplicaciones del auto con motor de combustión. Y para 1907 se daría inicio a una de las actividades que sería de las más importantes para el establecimiento de la industria automotriz japonesa: la importación de modelos extranjeros para su posterior estudio e investigación, dichos modelos provenían en su mayoría de Francia, Inglaterra y Alemania. En 1910 el ejército japonés hizo dos modelos experimentales que lo llevarían a establecer una pequeña producción local.

Para 1912 siguiendo con la línea de apoyo el ejército estableció un Comité encargado de la evaluación de la producción de los automotores militares, con la decisión final de que resultaba muy costoso al ejército el producir y mantener sus vehículos. Por lo anterior se hizo la concesión a particulares para producir y mantener los automotores, con la condición de que progresivamente fueran incorporando partes y piezas nacionales. Entre 1918 y 1924 fueron producidos alrededor de 160 vehículos bajo el esquema de la Ley del subsidio del ejército y 884 fuera de éste esquema, sin embargo aún éstas cifras juntas nada representaban en contra de los 16 mil autos importados.

Las empresas más importantes en el inicio de la industria automotriz bajo el esquema de la Ley de subsidio fueron las siguientes:

Cuadro 2.6

Empresa	Inicio de actividades
Tokio Gas & Electric	1919
Ishikawajima Shipbuilding	1924
Kaisanisha	1924

Fuente: The Japanese Automobile Industry, Michael Casumano.

Durante este proceso de apoyo militar no se creó una industria automotriz fuerte y consolidada, pues sólo hizo depender a las anteriores empresas de las necesidades que tenía el ejército, y la ley de subsidios para autos militares, actuó muy poco como precursora de dicha industria aunque cabe destacar la pauta que dio para la investigación sobre los autos extranjeros.²⁸

Un alto índice de vehículos importados provenientes de Europa y Estados Unidos, fue el elemento de mayor peso durante las primeras décadas del siglo XX en Japón, adicionalmente la infraestructura era incapaz de producir el acero que se necesitaba para el armado del chasis y el motor. Presentándose así un esquema donde las firmas estadounidenses tenían el liderazgo en ventas y tecnología.

Dentro de éste panorama, el gobierno no fue el único factor que determinó la fabricación de automóviles, también existieron hombres decididos a formar una industria automotriz nacional, éste fue el caso de un joven ingeniero japonés Aikawa Yoshisuke (1880-1967) quien después de haber trabajado en Estados Unidos en distintas industrias, formó diversas relaciones tanto con empresas como con personas enfocadas al ramo automotriz. A su regreso a Japón se integró a la construcción de vehículos militares bajo el esquema de la Ley de subsidios, muy pronto sacó ventaja de sus competidores locales, gracias a la diversidad en sus líneas de abastecedores, además de dedicarse a la innovación propia sobre los diseños europeos y estadounidenses que tenían éxito en el mercado local.²⁹

Muy pronto Yoshisuke, aglutinó a varias empresas de diversas ramas y daría nacimiento a la compañía Nippon Sangyo (mejor conocida por sus siglas Nissan) en 1933, la cual aglutinaría empresas del ramo de la transformación, metal-mecánica eléctrico-electrónico y otras más. Perfilándose desde esos momentos como una de las armadoras con mayor perspectiva de crecimiento.³⁰

Otra empresa que también inició sus operaciones al inicio de los años treinta fue Toyota, sin embargo ésta empresa nació bajo un esquema diferente a la Nissan, dado que era el resultado de aglutinar a prominentes ingenieros y destacados académicos japoneses. Esta conjugación de elementos facilitó el estudio de nuevos proyectos así como una mejor adaptación de los modelos automotores a las necesidades del mercado nipón. Ello marcó una gran diferencia de su competidora Nissan, la cual se centraba básicamente en modificar los modelos occidentales para hacerlos atractivos a los consumidores locales.³¹

Posteriormente surgirían varias empresas más, pero aún en conjunto carecían de una estrategia para hacerle frente a sus competidores occidentales, por ello, como respuesta el gobierno japonés fomentó una serie de acuerdos en los que se buscaba un acercamiento con empresas automotrices extranjeras, para poder aprender de sus técnicas de producción, administración y comercialización. Así en los años posteriores a 1950 Nissan, Isuzu Hino y Mitsubishi establecieron acuerdos con armadoras como Rootes, Renault y Austin, las cuales se encontraban ya muy bien poseídas de un amplio sector del mercado automotriz.³²

CUADRO 2.7

ASOCIACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ JAPONESA				
	Nissan	Isuzu	Hino	Shin-Mitsubishi
Compañía Extranjera	Austin	Rootes	Renault	Willys-Overland
País de origen	Gran Bretaña	Gran Bretaña	Francia	Estados Unidos
Inicio del acuerdo	1952	1953	1953	1953
Tipo de auto	sedán	sedán	sedán	jeep
Restricciones	sin exportar	sin exportar	sin exportar	con exportaciones sólo en Asia
Producción local completada	1956	1957	1958	1956
Fin del acuerdo	1960	1960	1960	1958
Período de extensión	-	5 años	4 años	5 años

Fuente: A History of Japan's Government, Ann Genter.

En los años posteriores a la firma de los acuerdos, los industriales japoneses sacaron amplio provecho de los distintos procesos aplicados en sus plantas, aprendieron a producir en pequeños lotes con apego estricto a las normas de calidad, así como tener coordinación precisa en los criterios de selección para los proveedores de sus insumos, mejorando enormemente en la producción final. Además comenzaron a formar amplias redes de distribuidores con el mínimo de inversión, sin descontar la planeación que hicieron en programas de productividad y calidad.³³

Durante las décadas de los años cuarenta y cincuenta la industria japonesa experimentó una lenta pero paulatina mejora en el proceso de producción automotriz, aunque los volúmenes eran relativamente bajos en comparación a sus competidores europeos y estadounidenses. Es hasta los años sesenta cuando se ve favorecida por el conflicto de Corea, dada la alta demanda de vehículos que eran destinados al uso militar. Este impulso fue aprovechado enormemente por las armadoras locales para incrementar sus exportaciones hacia otras partes del mundo, sin embargo, para las décadas posteriores se enfrentaron a que el mercado más atractivo era el de Estados Unidos, pero carecían de una política efectiva de penetración y de modelos acorde a los gustos de los consumidores de ese país.

Para Nissan y Toyota quedaba muy claro que los mayores atractivos de los autos estadounidenses consistían en grandes motores, transmisiones automáticas, mínimos cuidados de mantenimiento y mayores atractivos en exteriores e interiores, por lo que tuvieron que recluir algunas modificaciones para poder ingresar a ese mercado que era dominado por los autos de grandes dimensiones y que requerían grandes cantidades de acero para su fabricación.

2.3.1. Proteccionismo de la Industria Automotriz japonesa.

También hay que recordar que uno de los elementos más importantes dentro de la política económica de Japón que ha contribuido de manera eficaz a los altos niveles de producción, ha sido la adecuada protección a sus industrias, ésta medida fue originada en un primer momento por las altas importaciones provenientes de Estados Unidos y Europa y que durarían hasta principio de los años cincuenta.⁵⁴ El esquema comercial anterior provocaba enormes déficits dentro de la balanza comercial y por lo tanto dió pauta para que el gobierno adoptara una política restrictiva, siendo uno de los sectores de mayor aplicación de esas medidas el automotriz. Y en la medida en que se protegió y fortaleció la industria automotriz japonesa, se comenzó a tener una alta producción de vehículos que abastecieron al mercado nacional, al grado de llegar a sobrepasar la producción de sus competidores occidentales en menos de diez años.

(CONTINUA)

País	Producción de autos en el mundo (millones)							
	1960	1965	1970	1971	1972	1980	1982	1985
Francia	2.0	2.2	2.8	3.5	3.5	3.6	3.4	3.3
Alemania	3.6	3.5	3.7	4.1	4.2	3.9	4.1	4.2
Japón	.5	1.9	5.3	8.5	9.6	11.0	10.7	11.2
Estados Unidos	7.5	10.3	11.2	12.7	12.9	11.5	8.0	9.2
Italia	.8	1.0	1.2	1.6	1.7	1.6	1.5	1.6
Inglaterra	1.2	1.8	1.5	1.7	1.6	1.3	1.2	1.7

Fuente: Asociación Japonesa de Empresas Automotrices, Japón, 1986, pág. 36.

Dicha política restrictiva para la importación de vehículos tuvo su origen 1936 cuando las prohibiciones se basaron principalmente para las armadoras estadounidenses Ford y General Motors, que al estar instaladas en Japón les fue negado el importar vehículos terminados. Con ésta medida se pretendió adquirir una transferencia de tecnología hacia la nación nipona por medio del ensamblaje en las plantas instaladas en esa nación años atrás, sin embargo tan altas pretensiones terminarían con el cierre de las plantas estadounidenses en el año de 1939.

La política restrictiva no encontró una respuesta inmediata a los deseos del gobierno, ya que aún cuando las autoridades tomaron otras medidas para reducir las importaciones tan altas de vehículos, cerca de un tercio de la producción de automóviles en los años posteriores a la segunda Guerra Mundial consistió en modelos europeos ensamblados en el territorio.

Durante la ocupación estadounidense de 1945-1952 los autos importados de dicha nación fueron los que cubrieron la demanda de Japón. Motivo por el cual el gobierno por medio del Ministerio de Industria y Comercio (MIC) impusiera al valor de dichos autos un impuesto del 40% adicional. A éstas medidas restrictivas se unió un programa de reconversión industrial para las armadoras Nissan, Toyota, Isuzu y Honda en el cual el gobierno les garantizaba asesoría de armadoras extranjeras, además del abasto durante cuatro años de un gran número de partes y piezas

automotrices para su posterior estudio, así como facilidades para la adquisición de equipo tecnológico, y en conjunto las armadoras japonesas se encargarían de investigar e innovar en base a todos los elementos anteriores. Con ése esquema se trabajó casi ocho años, creando las condiciones necesarias para que las plantas automotrices japonesas compitieran a nivel mundial.³⁵

Aún cuando Nissan estaba con amplia ventaja en el camino de la construcción de automóviles con su exitoso "Datsun", el presidente de la compañía decidió apegarse al Plan de reconversión planteado por el MIC y firmó un contrato de asistencia con la armadora inglesa Austin en diciembre de 1952.

El período inicial de éste esquema de acuerdos de asistencia fue de siete años, Nissan fue la única que ocupó el tiempo contemplado, las otras armadoras requirieron de un mayor plazo dada su tardía adaptación de técnicas extranjeras hacia la producción de sus propios modelos.

En el renglón de camiones de carga y para pasajeros, los japoneses no tuvieron restricciones mayores para la importación de éstos a su país, dado que aún antes de la segunda Guerra Mundial ya habían alcanzado grandes niveles de calidad en su producción.

El desarrollo adquirido en la producción de camiones de carga y para pasajeros que se tuvo hasta 1968 sirvió de base para el inicio de operaciones en la producción de vehículos para pasajeros, armadoras como Nissan, Toyota e Isuzu fueron las primeras armadoras en instalarse en los años treinta, siendo su principal producción los camiones de uso militar, dado que el ejército japonés era su único consumidor. En el cuadro siguiente se puede observar el predominio de la producción de camiones hasta 1968:

CUADRO 2.3

PRODUCCION AUTOMOTRIZ JAPONESA

Año	Total de unidades	Camiones %	Autos %
1941	46,498	97.1	2.9
1950	31,597	83.9	5.0
1955	68,932	63.2	29.4
1960	481,551	64.0	34.3
1965	1,875,612	61.9	31.7
1970	5,289,157	39.0	60.1
1975	6,941,591	33.7	65.8
1980	11,042,884.	35.4	63.7
1985	11,231,794	35.1	64.4
1990	13,941,591.	28.4	71.2

Fuente: Kocel Japan?, Characteristics of Japanese Automobile Industry. Masumi Nomura.

2.3.2. Internacionalización del comercio japonés.

El arribo de los años sesentas marcó para el gobierno japonés una nueva tendencia a seguir en el manejo de su política comercial, por un lado muchas empresas nacionales habían consolidado en forma exitosa altos volúmenes de producción y ventas internas, lo cual las obligaba a buscar nuevos mercados en el exterior, y que a su vez les representaba enfrentarse a la competencia mundial; asimismo en lo externo muchas empresas occidentales buscaban la apertura del mercado nipón para colocar sus productos.

Dejo el panorama anterior se iniciaron acciones tendientes a ingresar a los grandes Organismos que regulaban el comercio mundial como: el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros (GATT) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo (OCDE), y si bien en lo fundamental de dichas medidas de adhesión era el ampliar el dinamismo económico del país, existieron grandes tensiones y muy prolongadas negociaciones políticas.

Y es que Japón venía de una carrera de marchas forzadas para poder alcanzar los niveles de desarrollo de algunos países de Europa y de Estados Unidos, argumentando que una apertura franca y apresurada de su mercado, podría causar graves problemas para la supervivencia de ciertas empresas, así como para la estabilidad del empleo. Además las restricciones que regulaban a

su comercio exterior, a las inversiones extranjeras y a la convertibilidad de su moneda y que habfan sido impuestas por las circunstancias económicas difíciles del período inmediato posterior a la segunda Guerra Mundial, se habfan convertido en los instrumentos más importantes de su política industrial.³⁶

Además el mantenimiento deliberado de esas regulaciones permitió al Estado orientar el desarrollo industrial y tecnológico en ciertas direcciones claramente determinadas y aseguró a la industria privada el goce exclusivo de un mercado interior prácticamente cerrado a la competencia extranjera. Por lo tanto el acceso al mercado japonés iniciado desde finales de los años cincuenta (marcado con la entrada al GATT en 1955, a la OCEI como miembro de pleno derecho el 1964 y su papel en el seno del FMI), no se tradujo en el predominio de influencias exteriores, dado que el Estado elaboró métodos de intervención en los intercambios con el exterior y que eran sometidos a su previa autorización.

Pero a pesar de los éxitos logrados, la política empleada por las autoridades japonesas no ha cejado de plantear algunos problemas y enfrentamientos, principalmente cuando las grandes empresas automotrices se han encontrado en una posición de mayor fuerza con respecto al gobierno, porque en la industria automotriz nacional nipona aún cuando ya ha sobrepasado en muchos aspectos a sus competidores mundiales, los industriales

han insistido en mantener a raya los planes de liberalización, que fueron diseñados en un principio para hacerla competitiva en los mercados internacionales.²⁷ Es que muchos países se lanzaron a consolidar sus empresas locales en la industria automotriz mundial después de la segunda Guerra Mundial, pero pocos lograron situarse tan rápido como Japón a nivel internacional; en Brasil por ejemplo, que gozó de un mercado interno vasto y muy protegido por barreras arancelarias en favor de la industria nacional, tuvo en los costos de su producción un elemento que limitó sus exportaciones, por ser excesivamente altos en comparación con otras armadoras extranjeras. Japón que se encontró en la misma situación tuvo en 1953 una formalización de acuerdos de asistencia con empresas europeas y estadounidenses, así pasó rápidamente a la construcción bajo licencia al desarrollo de autos netamente japoneses, cuyas características habían sido altamente idealizadas y los atras por el MTC, que pretendía un altísimo rendimiento por litro de gasolina, pero que finalmente estuvo acorde a las condiciones imperantes.

Este esfuerzo marcó una posterior independencia de los industriales hacia el gobierno, medida que se tradujo en un crecimiento muy rápido de la productividad y lo más importante, a

una reducción sensible de los costos de producción. Y la mejor medida de esta rápida madurez tecnológica es el hecho de que las empresas japonesas se han encontrado en situación de trabajar para la exportación desde finales de los años cincuenta y luego en lanzar una ofensiva comercial en el mundo entero desde mediados de los años sesenta.

La atención dedicada a la exportación no solamente ha permitido ampliar los mercados, sino también y sobre todo estimular la competitividad de las empresas japonesas que se han encontrado en competencia directa con los productores occidentales. ²³ Evidencia de ello es sin duda el hecho de que los pequeños autos japoneses de empresas como Toyota, Nissan, Honda, etc., se vendan a un precio inferior (aún con impuestos, derechos de importación y gastos de transporte incluidos) en Inglaterra, que los "minis" de British Leyland Motor Co. Este caso ilustra muy bien una de las tendencias más sobresalientes de la estrategia industrial y tecnológica del Japón: la importación de patentes, de licencias y de conocimiento, acompañada de un esfuerzo de investigación y de desarrollo, al cual se añade una atención muy particular al proceso de comercialización, y en el transcurso de dichas actividades, se ha formado en Japón la idea de que la calidad es el resultado del proceso de fabricación y no a través del proceso de inspección.

Dicha filosofía que impulsó a pesos agigantados la calidad y la confiabilidad de los vehículos japoneses, se vio acompañada de una reducción de precios para sus autos como resultado en la mejora de los costos de producción. Dicho esquema consiste en que las partes y piezas que eran fabricadas internamente por la misma empresa terminal, pasaron a ser de fabricación externa, pero siempre y cuando, los proveedores tengan la capacidad de desarrollo tecnológico requerido, desarrollandose así proveedores de alta capacidad productiva y de gran desarrollo tecnológico.

La relación de cooperación entre los fabricantes y los productores de partes y piezas para el desarrollo conjunto, creó un sistema eficiente para hacer frente a las intensas pruebas de supervivencia que se enfrenta la industria automotriz mundial tales como: el estricto control de emisión de gases, mayor rendimiento por litro de combustible utilizado y la incorporación de materiales más ligeros en la construcción de los vehículos.³⁹ La buena conducción de los elementos citados han ubicado a Japón en un sitio inmejorable, en 1980 superó la capacidad de producción de los Estados Unidos y durante catorce años conservó el primer lugar como productor de vehículos en el mundo, sería hasta 1994 cuando los Estados Unidos recobraron su sitio perdido.

CUADRO 2.10

Japón: Producción doméstica y de ultramar
(miles de unidades)

año	(A) producción	venta en JPN	exportación	(B) prod. ultramar	(A) + (B)	T/C Y/S
1955	70	70	0			
1956	110	120	0			
1957	180	170	10			
1958	190	180	10			
1959	260	240	20			
1960	480	360	40			
1961	810	510	60			
1962	960	950	70			
1963	1,280	1,230	100			
1964	1,700	1,520	150			
1965	1,880	1,700	180			
1966	2,290	2,090	260			
1967	3,150	2,710	360			
1968	4,090	3,310	610			
1969	4,670	3,840	860			
1970	5,290	4,100	1,090			
1971	5,810	4,020	1,780			
1972	6,290	4,370	1,970			
1973	7,090	4,820	2,070			
1974	6,550	3,850	2,620			
1975	6,940	4,310	2,680			
1976	7,840	4,100	3,710			
1977	8,510	4,190	4,350			
1978	9,270	4,680	4,600			
1979	9,640	5,150	4,560	400	10,040	
1980	11,040	5,020	5,970	440	11,480	
1981	11,180	5,130	6,050	550	11,730	220.54
1982	10,730	5,260	5,590	610	11,340	249.08
1983	11,110	5,380	5,670	790	11,900	237.51
1984	11,460	5,440	6,110	910	12,370	237.52
1985	12,270	5,560	6,730	1,000	13,270	238.54
1986	12,260	5,710	6,600	1,320	13,580	168.52
1987	12,250	6,020	6,300	1,820	14,070	144.64
1988	12,700	6,720	6,100	2,340	15,040	128.15
1989	13,030	7,260	5,880	2,860	15,890	137.96
1990	13,490	7,780	5,830	3,360	16,870	144.79
1991	13,250	7,520	5,750	3,520	16,770	134.71
1992	12,500	6,960	5,670	3,760	16,260	126.65
1993	11,230	6,470	5,020	4,240	15,470	111.20
1994	10,550	6,530	4,460	4,870	15,420	102.21

FUENTE: IMAGINA, BOLETIN INFORMATIVO, 1995, INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOPARTES

2.4 La formación de una industria automotriz en América Latina

Dentro de la zona geográfica conocida como América Latina la instalación de un sector industrial dedicado a la producción automotriz, se puede ubicar hacia la segunda mitad de los años cincuenta. Cabe señalar que éste inicio se caracterizó por transcurrir en dos grandes etapas: la primera de ellas podría designarse como pre-industrial y que cursó de principios de la segunda década del presente siglo hasta los primeros años de los cincuenta, caracterizada exclusivamente por la importación de todo el parque automotor, presentando grandes limitaciones para su posible expansión, sobre todo durante el período de la Segunda Guerra Mundial, cuando la industria norteamericana era la principal abastecedora en el conflicto bélico.

Para la segunda etapa, la zona experimentó un incremento notable en el número de vehículos, debido a que en la mayoría de los países se dictaron una serie de medidas tendientes a promover el establecimiento de empresas automotrices.⁴⁰ Países como Brasil y Argentina para 1960 ya habían alcanzado cifras significativas en el ensamblaje de unidades, si bien en esos momentos cuando se inicia el despegue de la industria automotriz como tal.

En países como Chile y Venezuela que iniciaron también una actividad de armado, fue a partir de 1962 cuando aceptaron medidas tendientes a la progresiva integración de partes y

piezas de producción local a los autos que ensamblaban. Por otra parte la legislación de Chile fue la primera que reconoció como nacional las partes y piezas automotrices producidas por los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC).

Para Uruguay la actividad de armado se inició hasta 1961 aunque de manera muy limitada, lo que propició una fragmentada continuidad en el desarrollo de su industria.

El ensamblaje de vehículos en Perú se inició en 1965 como consecuencia directa de la emisión de un decreto que fue elaborado desde finales de 1963.

Para Colombia la actividad de armado llegó más tardíamente y para finales de los años setenta enfrentaba grandes obstáculos para su pleno despegue.

El desarrollo industrial automotriz alcanzado a lo largo de las décadas posteriores, dependió en gran medida de la aplicación que cada país tuvo de sus distintas legislaciones, que tenían como propósito común el promover el desarrollo del sector por medio de la incorporación progresiva de partes y piezas nacionales a los vehículos ensamblados y cuyos porcentajes de incorporación eran revisados periódicamente.

Esta visión general sobre el inicio de operaciones de las empresas automotrices en algunos países de América Latina nos permite dar una idea de la importancia que revistió la llegada de dicha industria y analizar de forma más detallada la posición imperante en cada nación.

2.4.1. Argentina

Dada la tendencia de muchos países del área en importar todo su parque automotor, Argentina no fue la excepción, más aún cuando su favorable situación en el comercio exterior le permitió mantener altos índices de importación de vehículos, al grado de llegar a tener uno de los parques vehiculares más importantes y numerosos en Latinoamérica.

Estas altas importaciones sufrieron una fuerte contracción como consecuencia del inicio de tensiones entre el gobierno de Hitler y algunas naciones europeas, situación que desembocaría en la segunda Guerra Mundial y que generaría una escasez de divisas para muchas naciones latinoamericanas. Pero la consecuente necesidad de medios de transporte y el deseo de promover el desarrollo industrial motivaron la adopción de distintas medidas por parte del gobierno argentino para impulsar un sector tan dinámico y de fuerte incidencia económica como es el automotor.

Y aunque se tiene el registro de que ya desde antes de la segunda Guerra Mundial existía el armado de vehículos con partes y piezas importadas, además de un intento fallido de la fabricación de un auto nacional, sería hasta 1950 cuando se iniciaría la instalación de dos empresas de origen nacional y dos extranjeras para la producción de automotores, y que operarían

sobre la base de los acuerdos logrados respectivamente con el gobierno.⁴¹

Sería hasta finales de 1959 cuando se dictó un primer decreto que estableció un régimen orgánico de promoción para el sector automotriz y el cual permitió la llegada de más empresas. Para 1960 se tuvo el primer plan promocional, que marcó el punto de partida de una industria automotriz a gran escala, éste período se caracterizó por tratar de instrumentar una política de progresiva reducción del contenido extranjero de los vehículos ensamblados en el país gaucho y obviamente con el progresivo aumento de integración de partes y piezas producidas en el país.

Sin embargo se tuvo que muchas de las transacciones realizadas en el sector automotriz operaron en el esquema de los planes de intercambio, es decir, se trataron de operaciones compensadas, que en muchas ocasiones no resultaron tan benéficas para el sector. La posterior acción del Estado se basó particularmente en decretar medidas tendientes a la progresiva incorporación de partes y piezas nacionales y de promover fuertes inversiones en maquinaria y equipo tecnológico, y que se tradujo en un benéfico elemento para el sector al crear una competencia

comercial, que produjo una paulatina y significativa desaparición y concentración de firmas.⁴¹

La evolución de las empresas se resume a continuación:
CUADRO 2.11

EMPRESA	TIPO DE PRODUCCION
Citroen Argentina	Desde el inicio de actividades ha concentrado su producción en un sólo tipo de vehículo pequeño, con variantes de gurgin.
Chrysler Argentina	Fabrica automóviles, camionetas y camiones.
I.K.E.	Al ser dependiente de la Secretaría de Estado de Aeronáutica, como actividad adicional a su producción de aviones, los triciclos y motocicletas, tuvieron la posibilidad de un camioneta de sistema propio.
Fiat Concord	Fabrica sólo automóviles.
Ford Motor de Argentina	Inició sus actividades con la producción de camionetas y camiones, para posteriormente introducir algunas modelos de autos.
General Motor de Argentina	Comenzó con camionetas y camiones, para luego introducir a su producción la de automóviles.
Industria Automotriz S.A.T.F.	Este presentó trabajos con licencia, pero a principios de los setenta, se fusionó con Fiat Concord.
IFA-Renault	Tuvo una producción diversificada, jeeps, camionetas, autos y vehículos utilitarios.
Mercedes Benz S.A.R.V.A.	Fabricó camiones y chasis para colectivos. Se concentró en el auto Peugeot 404.

FUENTE: La industria Automotriz en la A.M.I.C., Jorge Luis Paquien.

Desde el punto de vista del origen de la inversión, todas las empresas que iniciaron actividades enlistadas en el cuadro anterior, con la sola excepción de I.N.E., son radicaciones de capitales extranjeros.

En síntesis, puede decirse que la industria automotriz argentina se cometió por nueve grupos empresarios y cuyo tipo de producción en los inicios permitió agrupearlos de la siguiente forma:

CUADRO 2-12

Citróen, Fiat y S.A.F.R.A.R: con automóviles y vehículos derivados de éstos (incluyendo furgones y camionetas).
Chrysler, Ford y General Motors: automóviles, camionetas, camiones y chasis para vehículos de transporte colectivo de pasajeros.
Mercedes Benz: camiones y chasis para vehículos de transporte colectivo de pasajeros.
I.N.E. : camionetas.

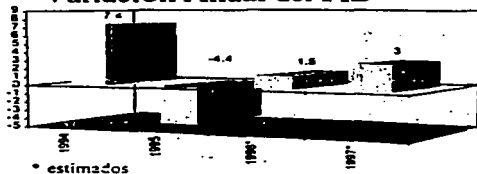
Respecto a la composición de la producción, del cuadro anterior se desprende que la fabricación de automóviles en las primeras décadas representó casi un 70% del total de la producción total, contra sólo 30% de camiones.

Fuente: La Industria Automotriz en la ALALC. Jorge Luis Paquien.

ARGENTINA

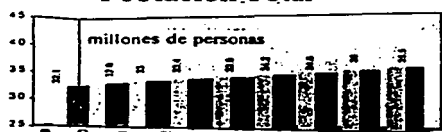
Indicadores Macroeconómicos

GRÁFICO 2.19
Variación Anual del PIB



* estimados

GRÁFICO 2.21
Población Total



* estimados

GRÁFICO 2.23
Producción de Vehículos en Argentina

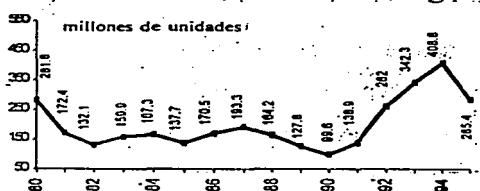


GRÁFICO 2.25

Venta de Vehículos en Argentina

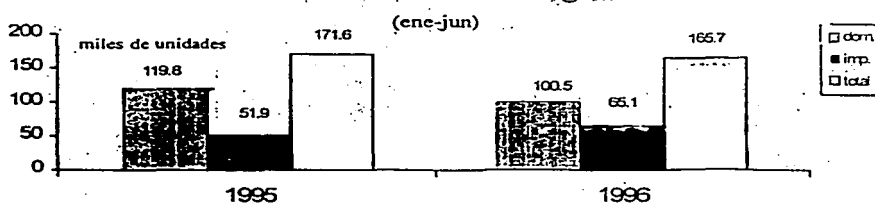
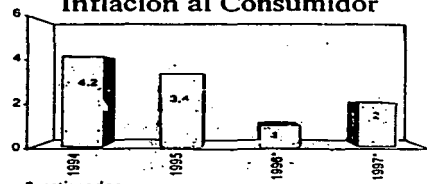


GRÁFICO 2.20
Inflación al Consumidor



* estimados

GRÁFICO 2.22
Inflación al Consumidor, Ene-Jun

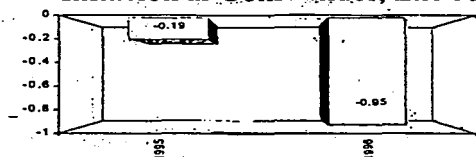
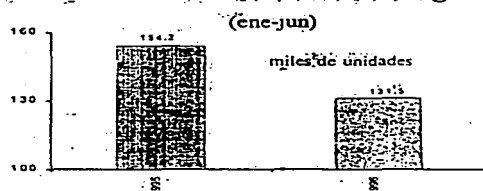


GRÁFICO 2.24

Producción de Vehículos en Argentina



2.4.2 Brasil

La necesidad de medios de transporte, agudizada por la falta de importación durante el período bélico, el acrecentamiento de la demanda como resultado del posterior desarrollo industrial y de la red de carreteras, las restricciones periódicas en materia de importación como consecuencia de la falta de divisas, y la existencia de una industria productiva de diversas piezas de reposición fueron los principales factores que influyeron en las autoridades brasileñas para establecer un régimen de promoción de la industria automotor.⁴³

En tal sentido Brasil fue el primer país en América Latina que dictó una disposición orgánica destinada a promover un programa de desarrollo del sector, que contemplaba la fabricación prácticamente integral de los vehículos.

El programa de desarrollo brasileño fue sumamente exitoso, ya que para principios de los sesenta se había llegado a una nacionalización superior al 98% en casi todos los vehículos producidos. Una característica de éste tipo de programa fue la rapidez de las inversiones y el aporte, desarrollo de nuevas tecnologías, con la inmediata creación de empleos y calificación de mano de obra.

Respecto a la legislación promocional, una de las primeras disposiciones en dictarse, era un aviso dado en 1953, el cual prohibía importar vehículos completos, permitiendo sólo la importación de vehículos desarmados para su montaje posterior en el país con la incorporación de algunos componentes de origen nacional. Sin embargo la norma básica que dió origen a la industria automotriz como tal fue un decreto publicado en 1956, mediante el cual se daban los lineamientos básicos para la implantación de esa industria, se delimitaba la competencia y autoridad de los órganos ejecutivos que se encargaban de aplicar tales lineamientos y determinaba la creación de un Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística (GEIA), organismo destinado a conducir e implementar el programa de desarrollo de la industria.

Debe señalar que además de las disposiciones meramente administrativas (las que establecían determinados porcentajes de nacionalización que debían ser alcanzados progresivamente)

la industria automotriz también se vio directamente beneficiada por las medidas de orden cambiario y de orden tributario. Y es que en la exigencia del cumplimiento de determinados porcentajes de nacionalización, no se determinaron en ningún caso los tipos de partes y piezas que debían nacionalizarse prioritariamente ni tampoco obligaciones expresas sobre inversiones determinadas, quedando libre la forma en que cumplirían con los porcentajes de nacionalización exigidos.

Por otro lado las exenciones de impuestos se dieron para las importaciones de bienes de producción destinados al reequipamiento y modernización de las industrias de vehículos y autopartes. Esta etapa que fue básicamente de promoción tuvo su inicio a fines de los cincuenta, y se presenta a continuación la evolución de las empresas, así como el tipo de producción de las mismas

CUADRO 2.13

EMPRESA	PRODUCCION
Chrysler do Brasil	Inició con automóviles y camionetas de de uso múltiple.
Fabrica Nacional de Motores	Produce básicamente camiones pesados y Chasis para ómnibus, y complementariamente tiene una producción limitada de autos, bajo la licencia de Alfa Romeo.
Ford do Brasil	Inició con camionetas de carga y camiones medianos, pero posteriormente también ingresó al mercado con autos de lujo.
General Motors do Brasil	Inició con camionetas de carga y camiones ligeros, pero más tarde también fabricó camionetas de uso mixto y automóviles.
Internacional	Fabrica camiones medianos y pesados, además de chasis para ómnibus, pero en 1965 sus instalaciones fueron adquiridas por Chrysler
Mercedes Benz do Brasil	Produce camiones medianos y pesados, ómnibus carrozados y chasis para carrozar.
Scania-Vabis do Brasil	Produce camiones pesados y chasis para ómnibus.
Toyota	Tiene producción de camionetas de uso mixto, vehículos utilitarios y camionetas de carga.

continuación cuadro 2.13

Volkswagen do Brasil	Esta desde sus inicios ha concentrado su actividad en la producción de automóviles y camionetas de uso mixto, manteniendo niveles de producción y calidad al de los europeos.
Willys Overland do Brasil	Esta empresa fabrica una gran amplia gama de productos que comprende automóviles camionetas de uso mixto, utilitarias y camionetas de carga; pero a partir de 1967 quedó vinculada a Ford do Brasil.
Magirus-Deutz	Esta empresa inició su producción de chasis para ómnibus. Pero la instalación de esta planta a consecuencia de los demás no se dió en Sao Paulo porque existe la concentración de la industria automotriz, ésto como un medio promocional destinado a desarrollar el nordeste brasileño.

-El inicio de la industria automotriz fue cubierto por ocho empresas, las que posteriormente pasaron a ser las once que aparecen en el cuadro anterior.

Fuente: Da Industria Automotriz, Jack Baranson.

En síntesis, puede decirse que la industria automotriz brasileña se constituyó por nueve prominentes grupos empresarios, cuyo tipo de producción anual la situó como una de las más importantes de Latinoamérica, y que en cuanto a su tipo de producción permite agruparla en la siguiente forma.

Cuadro 2.14

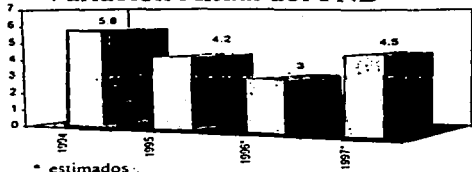
Chrysler y Volkswagen	Automóviles y camionetas de uso mixto.
Ford-Willys y General Motors	Automóviles, camionetas de uso mixto, camionetas de carga y camiones medianos.
Toyota	Camionetas de uso mixto, utilitarias y camionetas de carga.
F.N.M. Mercedes Benz Scania y Magirus-Deutz	Camiones y ómnibus y raramente automóviles.

Fuente: Jack Baranson, Op. cit.

BRASIL

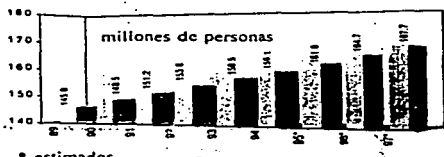
Indicadores Macroeconómicos

GRAFICO 2.26
Variación Anual del PNB



* estimados

GRAFICO 2.28
Población Total



* estimados

GRAFICO 2.29
Producción de Vehículos en Brasil

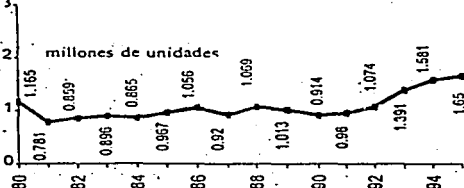
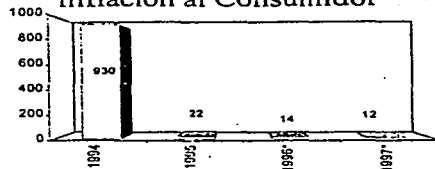


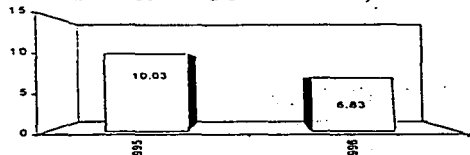
GRAFICO 2.31

GRAFICO 2.27
Inflación al Consumidor



* estimados

GRAFICO 2.30
Inflación al Consumidor, Ene-Jun



* estimados

GRAFICO 2.31
Producción de Vehículos en Brasil

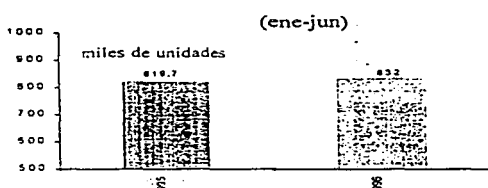
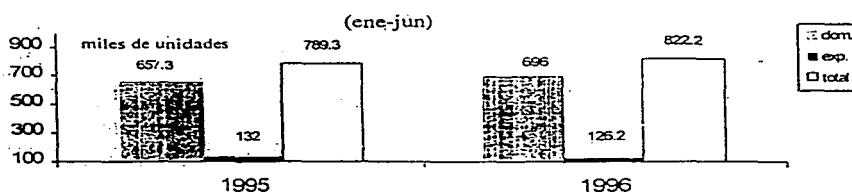


GRAFICO 2.32
Venta de Vehículos en Brasil



Fuente: IMAGINA, Industria Nacional de Autopartes, septiembre-octubre 1996.

2.4.3 Chile

Como resultado de la política de desarrollo del país se presentó durante la década de los años sesenta una intensa labor para promover el ensamblaje de vehículos automotores, dicha actividad se vió regida por el Decreto 835 emitido por el Ministerio de Economía Fomento y Reconstrucción, el citado documento dividido en cinco capítulos contenía casi la totalidad de las disposiciones reglamentarias que debían cumplirse en la producción de autos, camiones y vehículos utilitarios.

Hay que resaltar que dicho decreto se encontraba muy completo, ya que establecía una serie de definiciones muy detalladas para ser aplicadas en el sector automotriz, además creaba una Comisión Asesora encargada del fomento de la industria y delimitaba muy bien sus funciones. Por otro lado se establecieron los requisitos mínimos que debían cumplir las empresas instaladas o en vías de hacerlo, para poder ser declaradas nacionales y gozar de determinadas ventajas. Por último se creó un claro clima fiscal para las actividades industriales y económicas.⁴⁴

Acompañado al decreto que buscaba establecer las condiciones básicas para el establecimiento de su industria nacional automotriz, se trató de encargar de manera inmediata una fabricación masiva y diversificada, con el propósito de poseer una de una parte del mercado latinoamericano.

Esta primera etapa promocional hizo posible la instalación de un número elevado de empresas nuevas, ya que para los primeros años la producción fue cubierta por veintidos empresas. Sin embargo

en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de los diversos Decretos que se expidieron en el país, varias de éstas empresas paulatinamente cesaron operaciones, hasta conformar un grupo más fortalecido. Así, para principios de los setenta, las empresas en actividad se redujeron a un total de trece, haciendo notar que dichas empresas contaban con la posibilidad de importar partes y piezas desde Argentina y México, donde poseían también grandes inversiones.

CUADRO 2.15

EMPRESA	PRODUCCION
Tecma, con licencia G. Motors	Con producción de automóviles y camionetas y más tarde fue fusionada al complejo General Motors
JALAPA (Fiat)	Produce autos y vagonetas.
NUN y Germán con licencia de Chrysler	Comenzó con camionetas, pero aumentó su producción con automóviles y furgones
INDUMOTORA licencia G. Motors	Solamente se ubicaba en camiones
S.I.C.A. (Peugeot)	Concentrada en los automóviles
CHILEMOTORES asociada a Ford	Enfocada a los Camiones
CITROEN CHILENA IFICORA	Produce autos, camionetas y vagonetas Con una vida muy corta se concentro en vagonetas
EMESA licencia de British Motors	Producía automóviles y vehículos utilitarios
FEDERIC JACI	Producía vagonetas antes de ser adquirida por Chrysler
INDAUTO (Hamblen-Renault)	Se avocó a la producción de autos, vagonetas
Nissan Motors	Aunque ingreso más tardíamente se ubico en el sector de automóviles y vagonetas

continuación cuadro 2.15

EMPRESA	PRODUCCION
-Ford Motor Company	Empezó con automóviles y camionetas, pero debido a las numerosas fusiones que tuvo con otras empresas locales, se ubico en producir camiones y vagonetas.
-Integreuto	Su producción de furgones sólo se mantuvo durante 5 años, debido a su cierre.
- Socovev	Únicamente funcionó 4 años con la producción de vagonetas y furgones.
- Importadora Wal	Esta empresa al igual que las dos anteriores cerró.
- Industria Anglo-Americana	Su actividad se vio frenada por la mala calidad
- Importadora Fisk	Nunca salió al mercado y sólo quedó en proyecto
- Importadora Portuges y Cía.	Su primer años fue cubierto con importaciones d Argentina y Brazil, pero sus proyectos nunca se llevaron a cabo y dejó de operar.
<ul style="list-style-type: none"> - Guelfend Loy - Cía. Anglochilena - J.H. Spencer - Arice Motors - Divema 	La presencia de todas éstas sólo pudo ser mediante importaciones de vehículos completos, y al segundo años el mínimo exigido no lo pudieron completar y desaparecieron.

Fuente: La Industria Automotriz en la ALALC, Jorge Luis Paquién.

A pesar de que la etapa inicial tuvo numerosos desequilibrios en la instalación de las empresas, muy pronto se entró en una fase de reagrupamiento, lo cual hizo disminuir el número de armadoras existentes, sin embargo los altos volúmenes de exportación de autopartes hacia los países de la ALALC se trajo en un elemento favorable de desarrollo hacia el sector automotriz.

CHILE

Indicadores Macroeconómicos

GRAFICO 2.33
Variación Anual del PNB

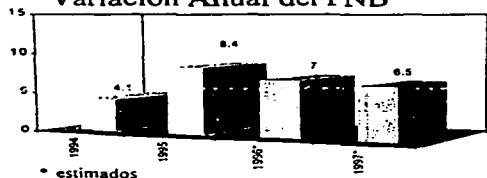


GRAFICO 2.34
Inflación al Consumidor

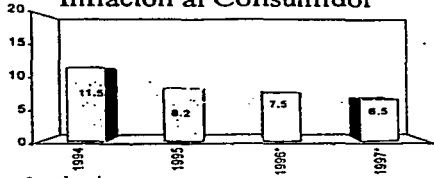


GRAFICO 2.35
Población Total

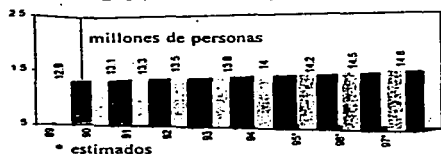
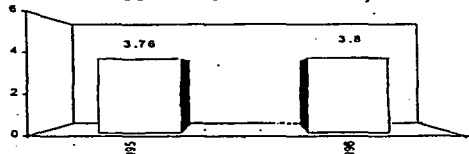
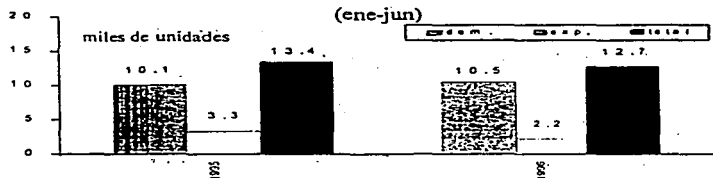


GRAFICO 2.36
Inflación al Consumidor, Ene-Jun



Producción de Vehículos en Chile

GRAFICO 2.37



Venta de Vehículos en Chile

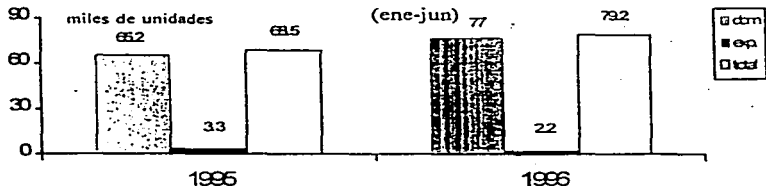


GRAFICO 2.38

2.4.4 Colombia

La industria del sector automotriz en Colombia tuvo un inicio diferente al de los demás países latinoamericanos. Y es que únicamente dos plantas armadoras operaron sobre la base de contratos previamente celebrados con el gobierno nacional, además de que su producción sólo fue complementaria a la alta importación de vehículos, que era lo que abastecía el grueso del consumo.

La primera planta que entró en producción fue la de Colmotores en 1960, de la cual la estadounidense Chrysler tomó un alto porcentaje años más tarde. En similares condiciones también apareció la empresa Lars e Hijos, ésta empresa comenzó sus actividades a finales de 1961.

Colombia tuvo en su primera etapa de la industria automotriz una demanda que fue cubierta casi en su mayoría por la importación de unidades completas. Sin embargo, las posibilidades de importación de vehículos fue sumamente irregular y estuvieron estrechamente vinculadas a la evolución de su comercio exterior que se caracterizó por las operaciones de trueque resultantes de los acuerdos de compensación bilaterales que tenía con otros países.⁴⁵

Un aspecto singular de las importaciones colombianas fue la heterogeneidad del origen de las mismas como consecuencia de los acuerdos de compensación citados. En el listado siguiente se aprecia el origen de las importaciones colombianas en autos.

De Estados Unidos provenia 73%; de Alemania 10%, de España 4%, de Japón 2%; de Francia 2%; de Inglaterra 2%; de Bélgica-Luxemburgo 2%; de Suecia 2%; de Canadá 2% y de Suiza un 1%. Todos los porcentajes anteriores revelan que durante la primera etapa de la industria automotriz colombiana, su parque vehicular dependía enormemente de los vaivenes económicos de su comercio exterior, es decir que las importaciones no se daban de acuerdo a la demanda de vehículos, sino a los distintos acuerdos de compensación que celebraban con otras naciones.

2.4.5 Perú

El ensamblaje de automotores en éste país se inició en 1965, cuando el gobierno estableció el poder otorgar determinadas exenciones de impuestos a las empresas que con la aprobación de la Dirección de Industrias y Electricidad presentaran el correspondiente proyecto técnico, económico y financiero para crear una empresa de ensamblaje automotriz. De acuerdo a lo anterior se establecieron dos partidas específicas en la exención de tarifas de importación, una se dió para la importación de automóviles y camiones para pasajeros desarmados y la otra, a chasis para camiones, ómnibus y otros vehículos de carga también desarmados. Los equipos, la maquinaria y las herramientas necesarias para el proceso de montaje, también quedó exonerado del pago de derechos de importación y de otros impuestos adicionales. Diversos artículos emitidos por las autoridades establecieron los requisitos para que las empresas interesadas gozaran de los beneficios, así como también de las obligaciones. Fue el decreto publicado en noviembre de 1963 el que dió origen a la reglamentación de la industria automotriz en su período inicial.⁴⁶ El ensamble de vehículos comenzó en 1965, año en que la producción estuvo en manos de tres empresas y posteriormente irían en aumento el número de éstas, como se describe a continuación.

Cuadro 1-16

EMPRESA	PRODUCCION
Iceland Triumph del Perú S.A.	Ensamblaba los vehículos Triumph, así como un nuevo modelo que salió en ese mercado conocido como Spitfire Mark III.
Industria Automotriz Peruana	Se encargó de ensamblar los autos de las marcas Rambler, Renault y Peugeot.
Fiat Perú	Ensambló los automóviles Fiat 850 y 124.
Motor Perú	Estuvo a cargo de ensamblar los vehículos Volkswagen sedán y los Mercedes Benz en su categoría sedán; adicionalmente ensamblaba las camionetas Volkswagen combi.
Chrysler Perú	Ensamblaba las líneas de automóviles Plymouth, Dodge, Simca y Hillman en diversas variantes y modelos, camiones, camionetas y chasis para autobuses.
Ford Motor Co. del Perú	Tenía en su actividad el ensamble de las líneas de automóviles Ford, Fairlane, Galaxie y Mustang, y las camionetas, camiones y chasis para autobuses marca Ford.
General Motors del Perú	Tuvo el ensamble de varios de sus vehículos de pasajeros (Chevrolet, Chevelle, Bel Air, Impala, Oldsmobile, Pontiac, Opel y Vauxhall, además camionetas y camiones.
Nissan Motor del Perú	Ensambló igualmente automóviles y camionetas pero de modelos muy austeros.
Toyota del Perú	Los vehículos ensamblados fueron todos los que tenía bajo su marca.
Isuzu Motors	Se abocó sólo al ensamble de camiones.
Scania-Vabis del Perú	Ensambló únicamente camiones de más de tres toneladas de capacidad de carga.
Volvo del Perú	Se abocó sólo al ensamble de vehículos de carga, esto es, camiones, camionetas y chasis para autobuses.

Fuente: La Industria Automotriz en la AMEP, Jorge Luis Paquín.

Como puede apreciarse en el cuadro anterior, la producción de los primeros años de la industria automotriz peruana, tuvo una gran diversificación, aunque con sus respectivos inconvenientes, dado que ningún modelo específico alcanzó a

a tener una producción de mil unidades al año. Posteriormente la Industria tuvo una mayor declinación en su producción dado que se tuvo una fuerte devaluación, y adicionalmente se presentó en el sector un aumento de las cargas fiscales. Lo cual tuvo un impacto no muy positivo para el desarrollo del sector, y más aún que en sus primeros años se trató de una industria del ensamblaje sobreprotegida por impuestos.

2.4.6 Uruguay

Las normas sobre importación de conjuntos, subconjuntos partes y piezas para el armado de vehículos automotores se hicieron presentes en un decreto que se publicó el 7 de julio de 1966, éste regulaba una lista extensiva de los componentes que podían ser importados y que debían ser complemento con los de origen nacional para el ensamblado de las unidades. Aunque también existía la posibilidad de suspender las importaciones de componentes por razones de déficit en la balanza de pagos, ésta medida era previamente analizada por la Comisión de la Industria Automotriz que actuaba bajo el ordenamiento del Ministerio de Hacienda, que posteriormente le otorgó diversas funciones de asesoría y proposiciones en la materia. 47

La actividad de armado, aunque inició en 1961, se efectuó en forma muy irregular como consecuencia de las posibles restricciones en la importación. Además no todas las empresas autorizadas tenían su propia planta de ensamble y tenían que recurrir a las de otras empresas para poder armar los autos contemplados en su proyecto, en consecuencia, éstas tuvieron más bien un carácter comercial que industrial. Lo anterior fue otra de las disposiciones reglamentarias que establecía que las empresas que no contaran con el equipo necesario para realizar el proceso total o parcial de armado, podían recurrir a las empresas que contaran con el equipo necesario.

Los planes de importación durante la etapa inicial en Uruguay fueron cubiertos por diversas empresas que aparecen en el siguiente cuadro.

CUADRO 2.17

EMPRESA	MARCA IMPORTADA	ORIGEN
Convex	BMW	Alemania
Palacio Autos	Pick-up Ford	Alemania
Santa Rosa	Renault y Torino	Argentina
Lamas Garrone	Ford Teunus	Alemania
Bifurcación Ltda.	Pick-up Peugeot	Argentina
Sedur	Peugeot Berlina Citroën 2 CV	Argentina
Mantenar	NSU	Alemania
Mar y Sierra	Teunus Opel Falcon	Alemania
Uripex	BMW	Alemania
Automotora Pasco	Fiat	Italia
Pérez y Maifn	Ford Teunus	Alemania
Ayex	Fiat	Italia
Ientido	Pick-up Dodge	EUA
H. Torroncel	Lind Rover	Inglaterra
Ford Uruguay	Pick-up Ford	EUA
Kauser	Alfa Romeo Berlina	Italia
Espónito	Vauxhall	Inglaterra
General Motore	Chevrolet	EUA
	Opel	Alemania
Ambroic	Jeeps	Argentina

Fuente: Asociación de Plantas de Ensamblaje Automotriz, 1970. Uruguay.

Las empresas que aparecen en el listado, cubrieron la etapa inicial que abarcó toda la década de los años setenta. Pero el desarrollo posterior estuvo siempre ligado a los vaivenes de la balanza de pagos, por lo que el parque automotor del país presentó diversas cifras y quedó con una antigüedad de más de quince años.

2.4.7 Venezuela

La industria del ensamblaje se inició en ésta nación en 1948 con el establecimiento de la General Motors de Venezuela, posteriormente comenzó a operar la empresa Ensamblaje Venezolana que más tarde se convertiría en Chrysler de Venezuela. Desde esa fecha y hasta principios de los años sesenta, coexistió una importante corriente importadora de vehículos totalmente armados con la producción de las empresas ensambladoras locales, éstas últimas sólo gozaron de una cuarta parte del consumo total.

A partir de 1963 la producción de ensamblaje adquirió mayores porcentajes del mercado local, debido principalmente por una serie de disposiciones que tenían el propósito de desarrollar una política tendiente a tener la capacidad industrial necesaria para satisfacer la necesidades del mercado nacional. Un aspecto importante dentro de la Política sobre la Industria Automotriz fue la exigencia de incorporar partes nacionales y cuyos porcentajes eran fijados en programas semestrales, además de contempló la necesidad de producir localmente partes de alta tecnología como motores, transmisiones y chapas.⁴⁸ La producción estuvo a cargo de catorce empresas de las cuales la mitad se dedicó a producir sólo autos.

CUADRO 2.18

EMPRESA	PRODUCCION
Constructora Venezolana	Producción solamente automóviles Renault y Rambler
Volkswagen Inter-americana	En la primera etapa se abocó solamente al modelo sedán.
Consorcio Inversionista Fabril	Se encargó de los automóviles Mercedes Benz en sus sus diversos modelos, vehículos comerciales de más de cuatro toneladas y chasis para autobuses.
Chrysler de Venezuela	Produjo primeramente los automóviles Valiant, Plymouth y Dodge en diversas variantes o modelos y comerciales, camiones y camionetas, así como chasis para autobuses.
Fabrica Industrial Automotoren de Venezuela	Su producción estuvo basada en autos de marca Fiat en sus diversos tipos.
Ford Motors de Venezuela	Su línea fue automóviles de pasajeros en distintas variantes (Falcon, Galaxie, Mustang Cortina) pick-ups, camiones y chasis.
General Motors de Venezuela	Al igual que la anterior, fueron varios sus modelos de vehículos, así como también pick-ups, camiones y chasis para autobuses.
Rootes Motors de Venezuela	Produjo autos Hillman y Humbert en diversos modelos, así como comerciales Commer.
Tocars	Su producción estuvo centrada en vehículos utilitarios de la marca Toyota.
Industrias Pendeza	Al igual que la anterior se basó en autos utilitarios, pero bajo la marca Nissan.
Willys de Venezuela	Esta produjo Automoviles utilitarios del sello Willys.
CITIC	Produjo vehículos comerciales de marca OM y su vida fue muy limitada.
Ensamblaje de cerro-cerfas Valencia	Tuvieron ambas el ensamblaje de chasis para autobuses de la marca Blue-Eird y REO.
Talleres GAGO	

Fuente: Boletines de Comercio Exterior, Venezuela, 1964-67

VENEZUELA

Indicadores Macroeconómicos

GRAFICO 2.39
Variación Anual del PIB

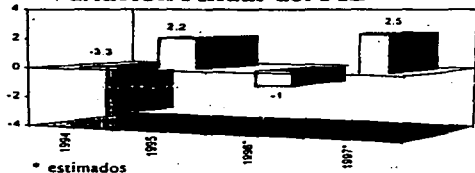


GRAFICO 2.40
Inflación al Consumidor

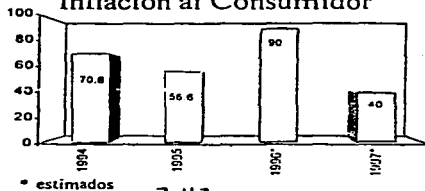


GRAFICO 2.41
Población Total

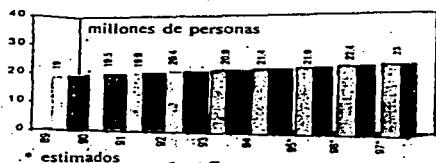


GRAFICO 2.42
Inflación al Consumidor, Ene-Jun

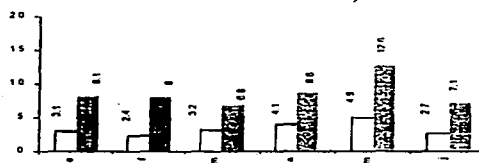


GRAFICO 2.43
Producción de Vehículos en Venezuela

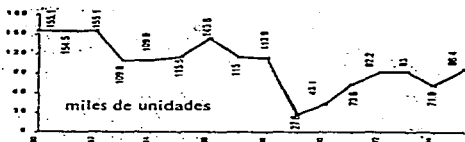


GRAFICO 2.44
Producción de Vehículos en Venezuela
(ene-jun)

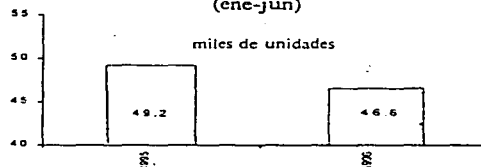
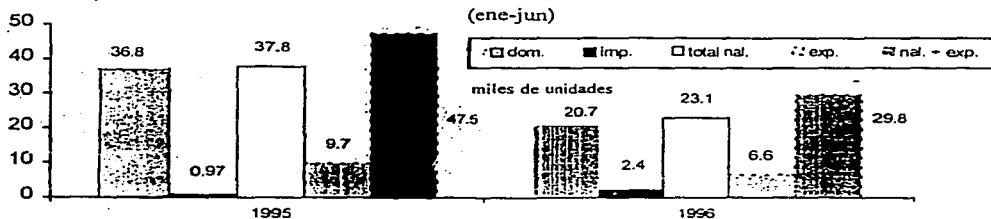


GRAFICO 2.45 Venta de Vehículos en Venezuela



nota: en importados solamente se incluyen las realizadas por las armadoras.

Fuente: IMAGINA, Industria Nacional de Autopartes, septiembre-octubre 1996.

A pesar de que en muchos países los planes de las armadoras extranjeras encontraron terreno fértil para su expansión no todos los países de América Latina tuvieron un camino ascendente en su industria automotriz, sólo Brasil, México y Argentina fueron las naciones que más se beneficiaron con la instalación de ensambladoras, y su producción llegó a representar casi un 90% del total de la producción de la zona, por otro lado en los primeros años, existió un número excesivo de empresas productoras instaladas en América Latina, pero serían las distintas medidas proteccionistas adoptadas las que reducirían el número, y actuarían además en beneficio de las locales.

No obstante las grandes empresas productoras mundiales (estadounidenses, europeas y japonesas) se instalaron por sí mismas o a través de licencias, ante el temor de quedar eliminadas del mercado latinoamericano.

Actualmente el monto de inversiones anunciadas por el total de empresas que operan en América, la mitad está destinada para la modernización de la producción en el mercado más competitivo del mundo: Estados Unidos, la parte restante se dividirá en naciones como Brasil, México y Argentina. (véase mapa 1.1).

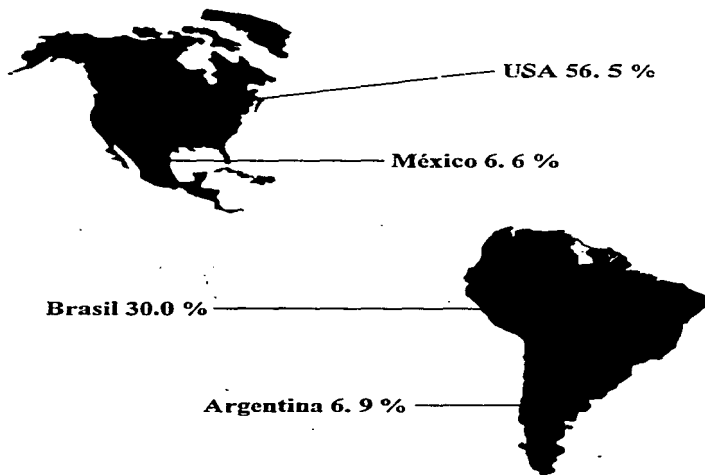
CUADRO 2.13

PRODUCCION DE VEHICULOS EN AMERICA LATINA (1960 - 1990)							
- MILES DE UNIDADES -							
PAIS	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
ARGENTINA	88.2	196	218.6	230.7	316.3	440.9	96
BRASIL	133	195.3	416.5	920.8	1172.6	961.2	915
COLOMBIA	—	2	19.6	29.4	42.9	39.1	49.2
CUBA	—	—	—	1.7	2.4	3.3	—
CHILE	2.1	8.5	24.6	7.5	29.3	8.1	11
MEXICO	44.5	97.3	190.5	339.5	426.4	428.4	818
PERU	—	1	14.5	34.1	18.7	9	3.4
VENEZUELA	11.4	56.7	68	144	152.2	116.2	35.8
TOTAL	268.2	556.8	952.3	1107.7	2160.8	1906.2	1928.4

FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO DE AMERICA LATINA, COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA,
 CEPAL, 1994 págs. 690-691

MAPA 1.1

**Destino de las Inversiones Anunciadas por la Industria Terminal en América
1995 - 1999**



nota: para los suscriptores de Noti Ina, mayor información.

Fuente: **IMAGINA**, Industria Nacional de Autopartes, septiembre-
octubre 1996.

NOTAS DEL CAPITULO 2

1. James M. Rubenstein. The Changing U.S. Auto Industry, Berkeley California University, 1977, pág. 18.
2. Peter Ling. The automobile Technology, Standford California Graduate School of Business, 1991, pág.23.
3. James M. Rubenstein, Op. cit. pág. 25
4. A partir de la producción masiva de automóviles en Estados Unidos, un elemento que contribuyó al éxito logrado, fue la instalación de pequeños talleres de reparación así como de numerosas gasolineras.
5. James M. Rubenstein, Op. cit. pág. 27
6. John Bell. The America Automobiles Industry, Cambridge Massachusetts, Harvard University, 1993 pág. 17.
7. John Bell, Op. cit., pág. 32.
8. Thomas, Malsch "Robots in the Automobile industry & Leap towers automated", Perlin International Institute, 1984 p.58.
9. *Ibidem*.
10. Georges Ray, The diffusion of Fordism, Cambridge University 1984.
11. John Bell, Op. cit., pág. 33
12. Richard Doner, Automobile Industrialization, Berkeley California University of California, 1991, p.37.
13. Nicola Jequier. Le Défi industriel japonais, Paris, Éditions Eyrolles, 1982, pág. 68.
14. James M. Rubenstein, Op. cit., pág. 59.
15. Michel Frybourg, L'avenir de' une centenaire: l' automobile. Paris, Presses Universitaires de Lyon, 1984, pág. 11.
16. Jenine Brémond, L'industrie Automobile, Paris, éditions Hatier, 1984, pág.8.
17. *Ibidem*, págs. 8-9.
18. Juan Rocha. República Fed ral Alemana: evolución económica reciente, México, Comercio exterior, 1988, pág., 246.
19. Juan Rocha, Op. cit., pág. 246.
20. Juan Rocha, Op. cit., pág. 247.

21. Jorge Cholula. La Industria automotriz ante el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, implicaciones para el caso mexicano, México UNAM, 1992, pág., 136.
22. La industria del automóvil en Europa, revista de la Comunidad Europea en México, 1996, pág., 18.
23. *Ibidem*, pág., 23.
24. Jean White. The automobile Industry Science, Cambridge Massa chusetts Harvard, 1971, pág., 75.
25. La industria del automóvil en Europa, Op. cit. pág., 44.
26. *Ibidem*, pág. 51.
27. Michel Frybourg, "Les systèmes de transport, planification et décentralisation", Paris, Editions Eyrolles, pág., 160.
28. Michael Cusumano. The Japanese Automobile Industry, Cambridge University, 1989, pág.33.
29. Ann Genter. A History of Japan's Government, Business Relation Ship, Center for Japanese studies, University of Michigan, 1990, pág. 58.
30. Michael Cusumano, Op. cit., pág. 48.
31. *Ibidem*, pág. 53.
32. Su Chang. The history of the Japanese auto Industry, Praeger edition, EE. UU. 1981, pág. 14.
33. Candace Howes. Japanese Auto-transplants and the U.S. Automobile Industry, Center for Japanese studies, University of Michigan, 1987, pág. 198.
34. *Ibidem*, pág. 203.
35. Ann Genter. Op. cit., pág. 153.
36. Nelvyn Fuss, Costs and Productivity in Automobile Production The Challenge of Japanese Efficiency, Cambridge University, 1992, pág., 175.

37. Nicola Jequier. Op. cit. pág. 166.
38. Masao Horie, Development in the Japanese automotive industry, Berlin Institute, 1984, pág. 146.
39. Richard Doner. Automobile industrialization in Asia, Berkeley California, University of California, 1991, pág. 294.
40. Edgardo Lifshitz, El Complejo Automotriz en México y América Latina, Universidad Autónoma Metropolitana, 1985, pág. 30.
41. Jack Baranson, La Industria Automotriz de los países en Desarrollo, Madrid, Banco Mundial, 1971, pág. 73.
42. Edgardo Lifschitz, Op. cit., pág. 73.
43. Owen Jenkins. Dependent Industrialization in Latin America, The Automotive Industry, Berkeley California, University of California, 1977, pág. 100.
44. Jorge Paquién. La Industria Automotriz en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, Buenos Aires, Instituto para la integración de América Latina. pág. 93.
45. ibidem, págs. 110-111.
46. Jack Baranson, Op. cit. pág. 98.
47. Jorge Paquién, Op. cit. pág. 123.
48. Edgardo Lifschitz, Op. cit. pág. 131.

3 . LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

3.1 Origen de la industria automotriz en México

Fue en 1908 cuando se dió inicio a la llamada era del automóvil en México con la importaciones de los primeros vehículos Ford "T" que provenían de Estados Unidos, éstos autos llegaron a cotizarse en el mercado interno hasta 200 dólares, siendo la Ciudad de México el sitio de mayores ventas.¹

Para 1916 a raíz de la huelga de varios sindicatos entre ello el de los tranvías y dada la escasez de animales de carga, se vió favorecido el uso del automóvil, aunque una limitante fue el predominio de los carruajes, que poseían mayores ventajas tanto para su adquisición como para su mantenimiento. Hacia 1917 una vez que finalizó el movimiento armado que envolvió al país, las condiciones generales favorecían al transporte ferroviario, puesto que la red contaba con diez mil kilómetros de líneas ferreas, contra los sólo 41 kilómetros de caminos pavimentados. Pero sería en los años posteriores que crecería la demanda de infraestructura carretera, debido principalmente al alto número de vehículos importados.²

En 1925 se tuvo la primera carretera de asfalto que comunicaría a dos estados, Ciudad de México-Puebla, se dió paso también a la creación de la Comisión Nacional de Caminos que impulsaría decididamente la construcción de carreteras en todo el país, se expidió además la Ley del Impuesto Especial al consumo de gasolina.

Todas las medidas anteriores sirvieron como preámbulo para el primer antecedente de fomento al ensamblaje de vehículos por parte del gobierno, que dictó un Decreto con fecha del 14 de octubre de 1925, en el cual se reducía un 50% los aranceles de partes, piezas y componentes automotrices de importación.

Así, para 1925 se presentaban dos hechos sustantivos y estrechamente relacionados entre sí, el primero: era el cambio en la política del gobierno mexicano hacia la firme intención de promover el desarrollo de una incipiente industria automotriz en el territorio nacional; el otro: la estrategia de una de las más importantes armadoras de Estados Unidos para establecer una planta ensambladora en nuestro país, dadas las altas ventas en años atrás.

La instalación de la planta de la Ford Motor Company en 1925 obedeció a que el gobierno mexicano además del ahorro en 50% en tarifas arancelarias, otorgó descuentos significativos en transportación y contratación de mano de obra. Además a lo anterior el gobierno ofreció la garantía de que la nueva planta no tendría ningún problema con los sindicatos existentes. Esta acción tenía un doble propósito, uno de carácter político en cuanto a que constituía una vía técnica de represión hacia los trabajadores tranviteros que en años anteriores se habían enfrentado a las autoridades y el otro

de carácter económico en tanto que representaba una manera de promover la industrialización en el país.³

En dichas condiciones la Ford abrió una planta ensambladora en la ciudad de México y posteriormente le seguirían la General Motors en 1935 y Fábricas Automex en 1939 (ésta última bajo la licencia de Chrysler Corporation).

EMPRESAS AUTOMOTRICES	INICIO DE OPERACIONES
Ford Motor Company	1926
Automotriz O'Farrill	1933
General Motors de México	1935
Fábricas Automex	1939
Automotriz de México	1941
Automotriz Lozano	1944
International Harvester Co. de México	1944
Equipos Automotrices	1945
Armadora Mexicana	1945
Willys Mexicana	1946
Automóviles Ingleses	1946
Diesel Nacional	1951
Autos Panhard	1951
Studebaker Packard de México	1953
Representaciones Delta	1953
Volkswagen de México	1954
Planta Renault de México	1955
Industria Automotriz	1955
Automóviles Nissan de México	1961
Impulsora Mexicana Automotriz	1962

Cuadro 3.1

Fuente: Edgardo Lifschitz, El Complejo Automotor en México.

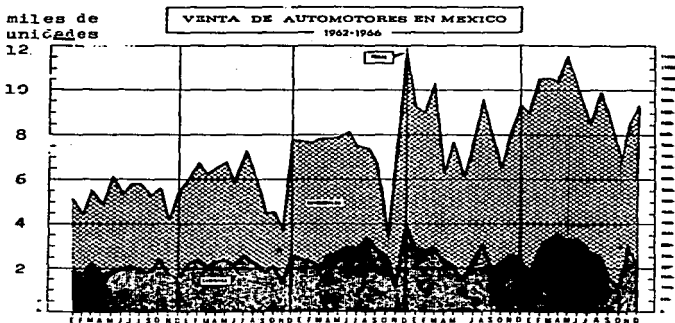
En el periodo de 1925 a 1947, las fábricas ensambladoras operaron prácticamente sin ninguna restricción e incluso gozaron de varias prerrogativas otorgadas por el gobierno tendientes a estimular el establecimiento de actividades de ensamblado en el país, éstas fueron fundamentalmente por la vía de exenciones fiscales. Posterior a 1947 el gobierno se mostró preocupado por el elevado gasto de las importaciones automotrices y decidió tratar de reglamentar en materia de importaciones, además de fomentar una sustitución progresiva de las importaciones de autopartes y vehículos terminados. Rubricándose en julio de 1947 un decreto por el cual se establecien cuotas de importación de vehículos terminados, se hacia obligatoria la incorporación de ciertas partes nacionales relativamente sencillas. A cambio la armadora se favorecía por una nueva reducción de los aranceles a la importación de partes y piezas automotrices. Esta medida buscaba impulsar la oferta automotriz con el ensamblado de partes nacionales.

El esquema anterior no logró los efectos esperados y el gobierno elaboró otro Decreto en agosto de 1951, en el cual además de incorporar las cuotas de importación, introdujo por primera vez el control de precios de autos y camiones, que de una u otra forma se mantuvo hasta junio de 1977.

Tanto el control de precios como el establecimiento de cuotas

de importación no consiguieron abatir las importaciones en forma sustantiva, por el contrario propiciaron el aumento de empresas importadoras y generaron en las ensambladoras extranjeras que produjeran a costos elevados en comparación con los predominantes a nivel internacional, así como una escasa articulación de la producción de autopartes nacionales.⁴ En las siguientes gráficas se muestra el comportamiento del mercado automotriz mexicano.

GRAFICO N. 1



Fuente: Informe estadístico N. 1. Tomo I, AMIA págs. 4-7, 1967.

GRAFICO 3.2

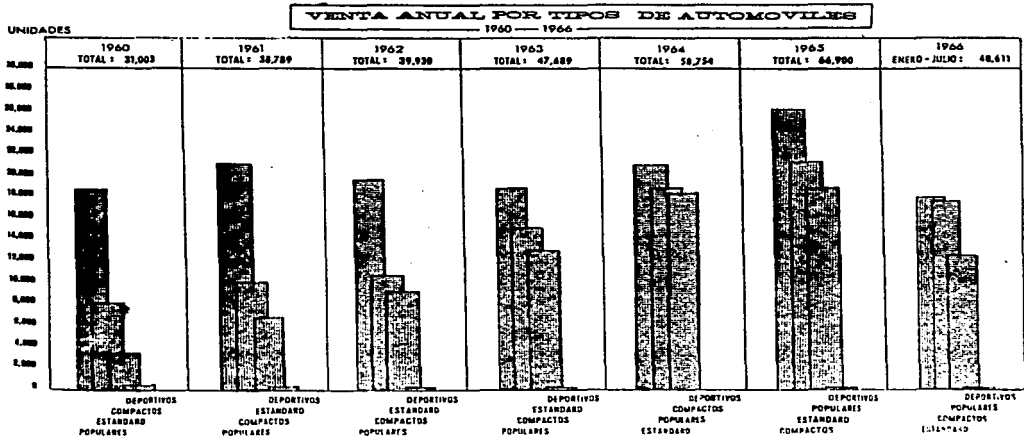
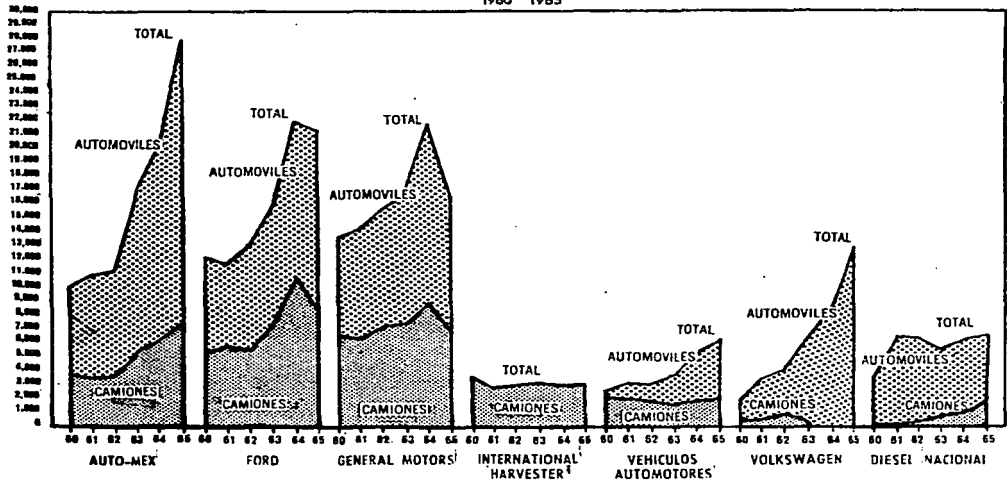


GRAFICO 3.3

**VENTA ANUAL POR EMPRESAS DE VEHICULOS AUTOMOTORES
AUTOMOVILES Y CAMIONES**
1960 — 1965



Fuente: Informe Estadístico N. 4 Tomo I pág. 1, 1966.

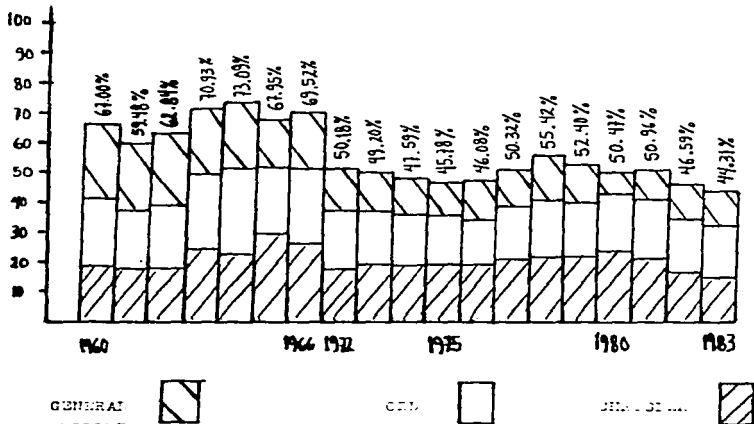
3.2 Evolución de la industria automotriz mexicana

Como una extensión más de la tradicional supremacía estadounidense en la industria automotriz mundial, México se vio desde el inicio de su industria automotriz enormemente influenciado por las armadoras Chrysler, Ford y General Motors, que gozaron el mercado nacional al no tener prácticamente competencia. Además la instalación de las armadoras en territorio nacional obedeció a factores tanto externos como internos, los primeros fueron por la expansión de las armadoras y los segundos por las amplias facilidades que otorgó el gobierno mexicano en la búsqueda de mayores empleos, además en éste período existía una población en rápido crecimiento, así como una progresiva construcción de caminos pavimentados.⁵

Las armadoras estadounidenses lograron un aumento espectacular en el parque vehicular nacional, crecimiento que se explicó por las mayores necesidades de transporte de una población en aumento. La producción de autos se ubicó en una primera etapa de crecimiento en la zona centro de

la República, con el consecuente desarrollo de empresas de autopartes nacionales, así como un efecto multiplicador en toda la economía. Este predominio se prolongó hasta principio de los años ochenta, como se observa en la siguiente gráfica:

GRÁFICO 3.4



Gráfica elaborada con datos de AMIA, Informes 1965-1990.

Los porcentajes observados en la gráfica anterior denotaban la conformación de un mercado con amplio potencial de crecimiento, con lo que cada vez más se comenzó a considerar más a México en los planes de expansión de las distintas armadoras mundiales.

Por el motivo de constituirse en un mercado amplio y con posibilidad de mayor desarrollo, las distintas legislaciones nacionales lograron avanzar en sus políticas de exigir a las empresas instaladas una más alta proporción de integración de piezas y partes nacionales.

La utilización de la mano de obra mexicana fue el primer resultado de la instalación de las armadoras extranjeras, y los principales aspectos de la ocupación laboral nacional se pueden analizar a continuación: véase cuadros 2.2 y 2.3, los cuales revelan la situación imperante en el país, y posteriormente la cooperación con otras naciones.

REGISTRO DE VEHICULOS EN CIRCULACION
1965

ENTIDAD	TOTAL	AUTOMOVILES	CAMIONES	MOTOCICLETAS
AGUASCALIENTES	8978	4358	4212	408
BAJA CAL. NTE.	101488	53559	34052	3877
BAJA CAL. SUR	8707	4433	4934	100
CAMPECHE	4304	1757	1881	666
COAHUILA	37156	20126	15697	1333
COLIMA	5065	1753	3005	307
CHIAPAS	12769	5618	6616	535
CHIHUAHUA	61438	30636	29215	1567
LICENCIADO DEL TAMAUL.	379204	313055	52704	13445
DURANGO	18369	7900	9655	814
GUANAJUATO	25713	13176	10916	1621
GUERRERO	9492	4017	4309	1166
HIDALGO	14759	6602	7759	398
JALISCO	76355	45936	24722	5647
EST. MEXICO	71819	39773	28363	3683
MICHOACAN	23347	10415	11804	1128
MORELOS	14489	3331	5617	541
NAYARIT	2105	2700	5766	639
NUevo LEON	70006	45742	21531	2733
OAXACA	10141	4221	5643	272
PUEBLA	33412	19291	12379	1712
QUERETARO	6564	2845	3461	258
QUINTANA ROO	525	505	359	61
SAN LUIS POTOSI	19204	8595	9794	815
SINALEOA	35127	13467	19763	1897
TAMISCO	6401	2934	3064	1900
TAMULIIPAS	42950	19350	22825	103
TLAXCALA	6897	3552	3373	715
VERACRUZ	50163	21522	26373	72
YUCATAN	18153	9540	5188	1768
ZACATECAS	3362	2866	5304	3430
TOTAL	1244717	771113	419386	94213

Fuente: Informe estadístico N. 11, Noviembre 1966

AMIA. Pág. 6

3.3 Ampliación de la estructura existente

A pesar del pleno dominio mostrado por las armadoras estadounidenses en el mercado mexicano de autos, surgió en la escena nacional la iniciativa de un ambicioso plan de inversión por parte de una importante empresa japonesa, que pretendía iniciar operaciones en México. En este período el esquema más fácil de seguir era el de constituirse en una importadora de vehículos extranjeros, método que había sido adoptado por numerosas empresas. La marca Datsun nace en 1959 y se estableció como una empresa importadora de sus vehículos, teniendo como inicio de operaciones la participación en una Feria Industrial de la Ciudad de México, donde mostró agresivos planes de expansión en nuestro territorio. Para tal efecto sus planes se vieron materializados con los primeros desembarques (1960) de sus modelos "blue bird" en las costas de Guerrero, alcanzando para 1962 un total de casi 7 mil unidades comercializadas.

Sin embargo debido a la aparición de un decreto que se publicó en 1962, en donde se prohibía la importación de vehículos completos, la nueva empresa Nissan Mexicana se tuvo que adecuar a las nuevas circunstancias, por lo que celebró un contrato de asociación con la armadora Willys Mexicana (establecida en 1946) para el armado de sus autos, de éste modo la demanda

fue cubierta hasta 1965, año en que instaló su propia planta de ensamblado, ésta planta ubicada en el Estado de México inició sus operaciones el 12 de mayo de 1966, lo cual se tradujo en poder captar un considerable número de clientes, tomado en cuenta el total dominio por parte de las automotrices estadounidenses establecidos en el territorio desde muchos años atrás. Además su actividad exportadora se limitó al envío de partes de motor a Sudamérica, sin gran valor agregado nacional. Posteriormente para fomentar sus ventas externas tuvo inicio nuevos planes de inversión en sus instalaciones para poder aumentar la capacidad productiva, así como también para establecer una nueva planta de fundición que se ubicaría en Lerma Edo. de México, ésta iniciaría operaciones en 1978, ayudando a fortalecer la presencia de productos de Nissan mexicana en Sudamérica. Durante esa época se dió también el auge petrolero de la economía mexicana, que propició que la empresa se diversificara en su producción de autopartes de exportación.

**INSTALACION DE LA ARMADORA JAPONESA EN MEXICO
CRONOLOGIA DE NISSAN MEXICANA**

AÑO	ACONTECIMIENTOS MAS IMPORTANTES
1959	Se introduce la marca "DATSUN" al mercado mexicano
1961	Se constituye la Sociedad Mercantil: Nissan Mexicana S.A. de C.V.
1962	Se publica el Decreto que prohibía la importación de vehículos completos
1966	Se inicia el ensamble de sus unidades en las instalaciones de la Planta de Manufactura de Cívac.
1968	Se realiza el primer embarque de unidades a Chile
1969	Se realiza el primer embarque de motores a Sudamérica
1970	Ignagura el Centro de Capacitación y Servicio en L.F.
1975	Se establece el primer laboratorio de Análisis de Emisión de gases de México y se abre la Planta No. 2 en Cívac Morelos, destinada a la fabricación de camiones ligeros
1976	Se amplía la plataforma exportadora a países de América Latina
1977	Se realiza la primera exportación de partes de fundición manufacturada en México a Japón
1978	Se ignagura la Planta No. 3 en Cívac Morelos con el ensamble de motores
1981	Se ignagura el Centro de Distribución de refacciones y Servicios en Toluca Edo. de México y se inicia la construcción de una nueva Planta en Aguascalientes

INSTALACION DE LA ARMADORA JAPONESA EN MEXICO CRONOLOGIA DE NISSAN MEXICANA	
AÑO	ACONTECIMIENTOS MAS IMPORTANTES
1982	Se inician operaciones en la Planta de Fundición de aluminio en Aguascalientes y se constituye la empresa Industrias Nipomex del Centro
1983	Se amplían operaciones en la Planta de Aguascalientes con la producción de motores
1984	Se realiza el cambio de imagen corporativa de DATSUN a NISSAN y se lanza al mercado la línea del modelo B II (Tsuru I)
1985	Se inaugura el Laboratorio de emisión de gases en Tamaulipas
1986	Se erige como la empresa con el primer lugar de ventas
1987	Se lanza al mercado la nueva línea del modelo Tsuru II y del modelo Hikari con la implementación del Turbo-cargador, además por segundo año consecutivo tiene el primer lugar en ventas
1988	Se mantiene por tercer año consecutivo como líder en ventas y se lanza al mercado la camioneta para pasajeros y carga Hichi Van
1989	Cuarto año consecutivo como líder de ventas.

Cuadro elaborado con datos de: Las Empresas Transnacionales en la Industria Automotriz. El caso de Nissan Mexico, 1980. ICPyS, UNAM.

Para los años posteriores Nissan Mexicana instrumentaría diversas estrategias de ventas para poder colocar más unidades en el mercado mexicano, además de que para 1990 inició un programa de inversión por \$ 1,000 mills. de dólares por cuatro años, que amplió la capacidad en la fábrica de Aguascalientes.

Así, dentro de la primera estrategia planteada, hubo una gran labor para reforzar la Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles Nissan, A.C. (ANDANAC) que fundada en 1966, regresaba al sistema de venta por medio del crédito, (desaparecido durante los años de mayor inflación) medida que serviría para atender a un sector más amplio de la población. Y para 1992 la Industria Automotriz en general conoció un Boom del crédito y aunque los mismos no eran baratos (con tasas de 25% anual) las condiciones sí fueron muy accesibles, puesto que casi cualquier tarjeta-habiente tuvo la oportunidad de obtener una unidad nueva.

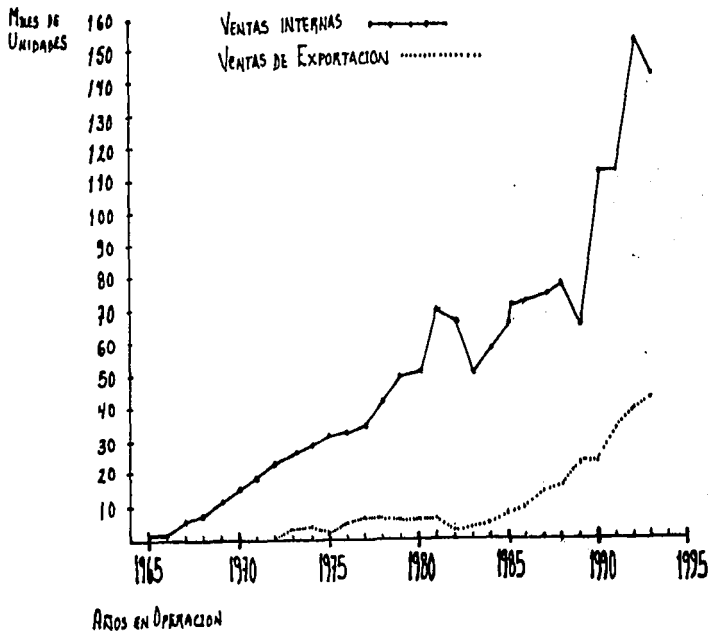
Con todo lo anterior, Nissan sacó al mercado la nueva versión del "Tsuru", sin embargo sus ventas tuvieron una baja inesperada y caería al segundo sitio en ventas nacionales, además el esquema que imponía el Tratado de Libre Comercio de Norte América colocaba a la armadora asiática en serios problemas al ser la armadora que tenía

en el mercado nacional un gran número de partes y piezas de importación en sus vehículos (25% sólo de partes nacionales contra la prescripción de un mínimo de 36% de contenido nacional y 34% cuando entrara en vigor, además de un 62.5% de contenido regional si pretendía exportar a Norteamérica si no quería pagar aranceles), lo que propició que buscara posibles socios mexicanos para invertir con empresas de autopartes japonesas en el territorio nacional, y el resultado de la instalación de 12 empresas japonesas de autopartes en territorio nacional, con el propósito de hacer cumplir el contenido regional para el TIGAM y el contenido nacional para el mercado nacional. *

Para 1991, el hasta entonces presidente de Nissan Mexicana Shoichi Aemiyu fue remplazado por su compatriota nipón Kazuo Horie como máximo dirigente de la empresa, dicho cambio se anunciaba como producto de los planes de expansión para ventas en mercados tan exigentes como los de Estados Unidos y Japón. Además se anunciaba la mayor capacidad en la planta de Aguascalientes, gracias a la inversión de \$1,000 millones de dólares, lo que les permitió producir 300,000 vehículos al año. Se presentaba además una nueva wagoneta para pasajeros "Tsabame", con la cual ampliaban su participación en el sector de vehículos completos.

VENTAS DE NISSAN MEXICANA

GRAFICO 3.5



FUENTE: INFORMES ESTADÍSTICOS ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ - 1966-1996

Entretanto la empresa alemana Volkswagen (la primer empresa extranjera fuera del esquema de dominio de las grandes de Detroit en instalarse en México) tenía ante sí un panorama para 1962 de franca desventaja dado el escenario con sus competidores (General Motors, Chrysler y Ford) que llevaban varias décadas de estar en el mercado nacional. Sin embargo, la labor hecha por el entonces presidente de México Adolfo López Mateos para incentivar la inversión productiva atrajo la atención de un grupo de empresarios alemanes, quienes interesados en el mercado nacional, mostraron los planes de inversión de la matriz de Volkswagen en Alemania, los cuales hacían referencia a la instalación de una empresa en nuestro país.

Los planes se concretaron con la instalación de una empresa automotriz en Toluca en el Estado de México. Dicha planta era de dimensiones muy pequeñas, en donde comenzaron a laborar cien personas que sólo se dedicaban a ensamblar las partes provenientes de Alemania. Cabe señalar que dicha actividad de ensamble hacía posible la existencia de muchas otras empresas, debido a que en años anteriores (1962) se había emitido el Decreto por el cual se prohibía la importación de vehículos armados, dicha medida había sido impulsada por el Secretario de Industria y Comercio Raúl Salinas (padre de expresidente Carlos Salinas).

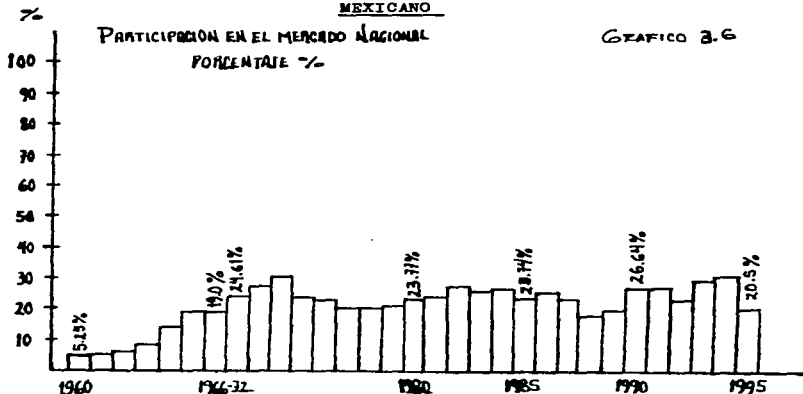
Y aunque la presencia de los vehículos de Volkswagen era desde 1954, para después del Decreto de 1962, la actividad de ensamble iniciada por la empresa germana se ubicó para atender sólo al mercado nacional. Sin embargo las buenas ventas en años atrás de su modelo "escarabajo" en forma de escarabajo, que presentaba gran ahorro de combustible y un motor enfriado por aire, hicieron posibles los objetivos planteados, la construcción de una planta de mayor capacidad, de tal suerte se construyó una de las plantas automotrices más importantes dentro de América Latina, dicha fábrica abarcó dos millones de metros cuadrados en el Estado de Puebla, esta posición geográfica facilitó el transporte de las partes y piezas que llegaban al puerto de Veracruz provenientes de Alemania, lugar donde una vez desembarcadas las partes automotrices, las embarcaciones esperaban mercancía para ser llevada a Alemania, ésta en su mayoría de veces era café y artesanías mexicanas. Dicho esquema se aprovechó durante mucho tiempo, con el objetivo de hacerse de divisa para la planta automotriz de Puebla, que en sus primeros años no generó ganancias para la planta matriz de Alemania.

Pero a pesar de que en los momentos de crisis se penso en cerrar la planta, la empresa Volkswagen de México logró tener esquemas eficaces para su supervivencia en

el mercado nacional, además de aprovechar todo lo posible la infraestructura tanto nacional como la de Alemania, para exportar de México no sólo partes automotrices, sino productos como café, aguacate y artesanías.

Esta supervivencia le recitó una participación en el mercado nacional como se muestra a continuación:

PARTICIPACION DE VOLKSWAGEN EN EL MERCADO NACIONAL MEXICANO

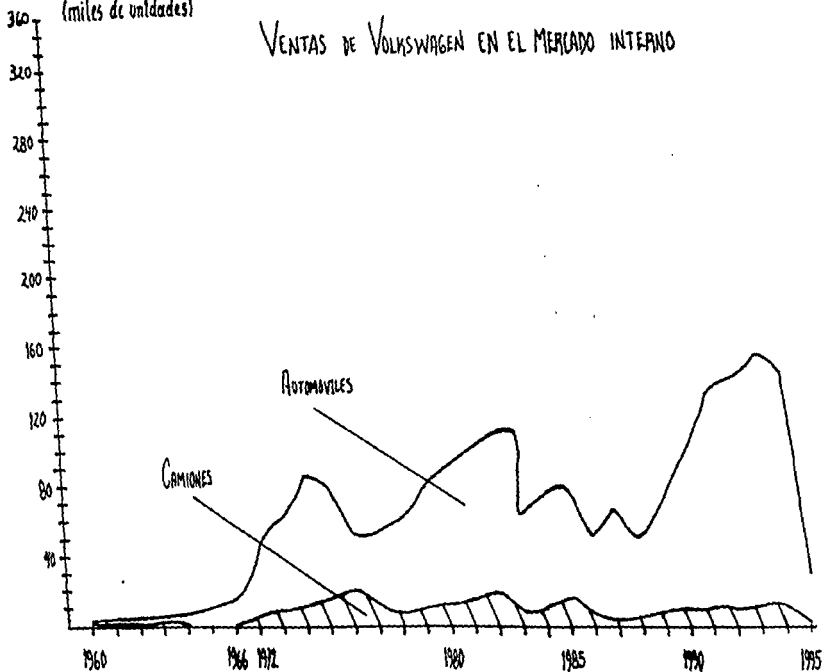


Gráfica elaborada con datos de ANIA, Boletines 1967-1996

GRAFICO 3.7

(miles de unidades)

VENTAS DE VOLKSWAGEN EN EL MERCADO INTERNO



ELABORADO CON CIFRAS DE LA ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, INFORMES ESTADISTICOS 1965-1996

3.4 Tendencia a la apertura comercial. Presentación de los porcentajes en El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (capítulo automotriz).

El sector automotriz constituido por la industria terminal y la de autopartes ha participado de modo importante en el comportamiento de la economía mexicana, ha pasado a ser un elemento clave para poder interpretar el desarrollo del país, así como también ser un jugador importante en las perspectivas de la industria nacional, de ahí en analizar las políticas de regulación y fomento del sector.

Hasta mediados de los años ochenta la industria automotriz nacional permaneció sumamente protegida en un supuesto beneficio para los productores mexicanos, en ese período se fijó e hizo obligatorio una alta integración nacional en el armado de vehículos, se limitó además el número de líneas y modelos de autos, además de restringir la importación de autopartes y de vehículos terminados.

Este alto proteccionismo encontró su mayor argumento en tratar de sustituir los productos importados por los hechos en la industria nacional, pero los resultados de esos años fueron muy variados.

Ya que los logros obtenidos durante los años sesenta y setenta dentro de la industria automovilística nacional (generó fuentes de trabajo y consolidó una importante red de proveedores a nivel nacional) fueron casi pulverizados durante la crisis económica de 1982, además se ponía de manifiesto las enormes limitaciones del modelo adoptado, que presentaba escasas economías de escala, un acceso restringido a las tecnologías de punta y lo más crítico un mercado nacional sin competitividad.

Elementos como la adhesión de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) en 1986, el programa de liberalización comercial establecido a finales de 1987 y el alto porcentaje del comercio exterior en el sector automotriz entre México y Estados Unidos, fueron las cuestiones de mayor trascendencia que redefinieron las políticas gubernamentales hacia la industria automotriz, y que dieron como resultado la eliminación de permisos de importación de autopartes y una drástica reducción de aranceles. En diciembre de 1989 las autoridades mexicanas emprendieron un novedoso programa que logró atraer nueva inversión extranjera para el ramo automotriz, entre las medidas adoptadas se destacan las siguientes:

- a) se eliminaron todas las restricciones a la importación para la industria de autopartes, pero para la importación de autos

terminados, debían exportar vehículos o componentes por un valor equivalente.

- b) se redujeron de 60% a 35% los requisitos de valor agregado nacional para los vehículos que se vendieran en el mercado mexicano.
- c) se permitió (1991) que las empresas armadoras importen vehículos nuevos, siempre y cuando demuestren un excedente en su comercio internacional.
- d) los aranceles de importación se fijaron en 20%.
- e) se retiraron las limitaciones al número de modelos producidos en el país.
- f) se permitió la participación de capital extranjero en empresas de autopartes hasta por 100%. Mediante mecanismos de impulso, permisos especiales, participación accionaria en pirámide, etc. .

De tal modo la situación imperante para las importaciones que se llevaban a cabo en el territorio nacional fue transformada (se necesitaba de un permiso previo; existían 16 tasas, los aranceles máximo y ponderado eran de 100 y 27 por ciento respectivamente y la dispersión arancelaria ascendía a 25 por ciento) por medio de una estructura arancelaria con fisonomía distinta; las restricciones cuantitativas al comercio exterior fueron sustituidas por aranceles; las fracciones sujetas a control representan

menos del dos por ciento del total; existen sólo cinco tasas y el arancel más alto es de veinte por ciento, la media arancelaria es de once por ciento y la dispersión es menor a cinco por ciento.

Las nuevas circunstancias que se dieron a partir del proceso de apertura comercial han obligado a revisar y actualizar el sustento regulatorio legal de las transacciones foráneas, lo cual aceleró entre otras cosas, la instrumentación y aplicación de regulaciones de defensa del mercado y de certidumbre jurídica para la actividad comercial, por lo que de ésto surgió la Ley de Comercio Exterior en julio de 1993, la cual organiza y reúne en un solo ordenamiento legal los principios que rigen las operaciones comerciales con el exterior, del mismo modo se delimitaron en la política comercial mexicana cinco áreas básicas de negociación: en la Organización Mundial del comercio; dentro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte: América Latina, la Comunidad Europea y la Cuenca del Pacífico. En el cuadro 2.6 se presentan los porcentajes que se tienen que cumplir para la venta de vehículos a nivel nacional y a nivel regional dentro de la exención de impuestos que contempla el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

SECTOR AUTOMOTRIZ DECRETO Y TRATADO DE LIBRE COMERCIO

		TRATADO DE LIBRE COMERCIO											
1	INDUSTRIA AUTOPARTE	30%	20%								0%		
2	PROVEEDOR NACIONAL										0%		
3	INDUSTRIA TERMINAL	30%	34%				33%	32%	31%	30%	29%	0%	
IMPUESTOS													
4	INDUSTRIA TERMINAL	100%	80%	77,2%	74,4%	71,6%	68,8%	66,1%	63,3%	60,5%	57,7%	55%	0%
IMPUESTOS													
5	IMPUESTO SOBRE AUTOMOVILES IMPORTADOS	20%	10%	9%	8%	7%	6%	5%	4%	3%	2%	1%	0%
6	CONTENIDO REGIONAL	—		50%	51,4%	52,8%	54,2%	55,5%	56,9%	58,3%	59,7%	61,1%	62,5%
7	VENTAS DOMESTICAS DE MAQUILADORAS	20%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	100%			

FUENTE: DEPARTAMENTO DE PROMOCION DE SECTOR AUTOMOTRIZ, BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, 1991.

NOTAS CAPÍTULO 3

1. Edgardo Lifschitz, El Complejo Automotor en México y América Latina, Universidad Autónoma Metropolitana, 1985, pág. 72.
2. Edgardo Lifschitz, Op. cit., pág. 82.
3. Jorge Melendez, La Industria Automotriz en México, Bibliografía comentada de Ciencias Sociales, Colegio de México, pág. 51.
4. Ibidem, pág. 62.
5. Edgardo Lifschitz, Op. cit., pág. 94.
6. Owen Jenkins, Dependent Industrialization in Latin America, The Automotive Industry, Berkeley California, University of California, 1977, pág. 15.
7. Luisa Solchaga, Las empresas Transnacionales en la Industria Automotriz, el caso de Nissan Mexicana, UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, pág. 89.
8. Luisa Solchaga, Op. cit. pág. 115.
9. Ernesto Flores, El destino automotriz, Expansión, 26 de octubre 1996, pág. 38.

4. PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ NACIONAL

4.1 Relaciones económicas y políticas con otros actores fuera del esquema tradicional de América del Norte.

Aunque todavía se divisa lejano un acuerdo comercial entre México y la Unión Europea, las naciones de aquellas latitudes y de algunas otras partes del mundo han expresado un denotado interés por el territorio azteca.¹

Y aunque paradójicamente el interés que se tiene en otros países es impulsado en un primer plano por el esquema del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, ello puede ser motivo suficiente para que México pueda alejarse de buenos socios comerciales y que a largo plazo recajeran la alta dependencia del mercado estadounidense.²

De manera importante la nación de Alemania durante los últimos dos años se ha hecho presente en territorio nacional por medio de importantes inversiones productivas, al grado de que fuera de Europa, México es el país con más inversión directa de esa nación, superando a países como Brasil y China.

En el pasado el mayor ánimo de los inversionistas extranjeros radicada en la numerosa población de nuestro país. Pero en la actualidad se erige como mayor atractivo los distintos acuerdos comerciales celebrados con países como Estados Unidos y Canadá en el norte y Chile al sur del continente, además de estar en proceso de negociación el ingreso de México al Mercosur, integrado por Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.

Lo anterior se traduce en términos de negocios, que al utilizar la infraestructura económica del país por medio de las asociaciones con empresas locales, se puede pensar en la formación de una plataforma exportadora que atienda las necesidades de los mercados de Estados Unidos y de Sudamérica. Esta vacación exportadora se hace más presente al observar a países como Alemania, en el cual su planta laboral uno de cada cuatro trabajadores está relacionado directamente con las exportaciones.

Sin embargo, los países exportadores de capital como Japón, Inglaterra, Alemania o Francia, desde los primeros años de los ochenta fue mayor su interés y su inversión en naciones del continente asiático y a raíz de la caída del muro de Berlín se acentuó su presencia en Rusia y países del este de Europa, olvidando un poco la zona de América Latina.

Aunque el anterior proyecto de inversiones favoreció a otros de los llamados mercados emergentes, en detrimento de la región de Latinoamérica, México fue una de las naciones más beneficiadas de las escasas inversiones para la zona, en el caso de las inversiones europeas, las alemanas son las que encontraron su mejor destino en nuestro país. Dentro de éstas inversiones los renglones más favorecidos para la economía nacional están: el sector automotriz, seguido por el químico-farmacéutico, el de maquinaria y electrónica y por último y con buenas posibilidades de tener alto crecimiento el de servicios que incluye

instituciones financieras. De esta forma, México es para los hermanos un sitio propicio para poder producir, en donde además de contar con las ventajas que ofrece en materia de comercio el TLCN, cuenta con poder llevar desde el país sus productos a los mercados latinoamericanos.³

Por la gran trascendencia de las inversiones realizadas en nuestra nación, durante septiembre de 1996 se tuvo la visita del reelecto primer ministro Helmuth Kohl, que inauguró la producción del sedán número 22 millones de la firma Volkswagen, así como constatar la planeación de una nueva inversión por 21,000 millones de dólares que servirán para producir el sucesor del modelo sedán, el Concept 1 que será producido sólo en México y se exportará a todo el mundo.

Es preciso señalar que el plan del Gobierno y las compañías alemanas para aumentar sus negocios en América Latina se realice a través de las Cámaras Empresariales y los departamentos comerciales de las empresas, de instituciones de fomento y de ferias tanto en Alemania como fuera de ella.⁴

En las siguientes gráficas, se muestra el destino de la inversión alemana en el año pasado, así como un listado de las empresas más importantes que invierten en México.

CURSO 3.1

DESTINO DE LA INVERSION ALEMANA EN
1995
(en millones de dólares)

	<u>MONTO</u>
1. GRAN BRETAÑA	7,188
2. FRANCIA	5,749
3. ESTADOS UNIDOS	5,615
4. PAISES BAJOS	4,440
5. ITALIA	4,114
6. HUNGRÍA	1,430
7. AUSTRIA	970
8. SUÍZA	861
9. REPÚBLICA CHECA	819
10. ESPAÑA	564
11. POLONIA	525
12. BELGICA	444
13. MÉXICO	437
14. LUXEMBURGO	425
15. ESPAÑA	403

Datos a junio de 1995.

Fuente: *Expansión*, sept. 1995 vol. XXVIII, "Alemania sigue derribando muros", p 34.

CUADRO 4.2

INVERSIONES ALEMANAS EN MEXICO 1993 - 1996			
(millones de dólares)			
EMPRESA	MONTO	ENTIDAD	CONCEPTO
MERCEDES BENZ	nd	Edo. de Mex.	Planta ensambladora
BMW	170	Edo. de Mex.	Planta ensambladora
VOLKSWAGEN	500	Puebla	Nuevas líneas de producción
AEG	nd	Morelos	Autopartes y refacciones
HOECHST-CELANESE	430	Todo el país	Modernización y expansión
BAYER	100	Edo. de Mex.	Planta farmacéutica
BASF	100	Tamaulipas	Complejo petroquímico
BOSCH	2	nd	Telecomunicaciones
DRESDNER BANK	202	Todo el país	Apertura de oficinas
ALLIANZ	nd	Todo el país	Compra de aseguradora (Cuauhtemoc 100%)
BOEHRINGER	70	D.F.	Nueva planta de fármacos
OSRAK	17	Querétaro	Nuevas instalaciones
KIEKERT	10	Puebla	Producción de autopartes
SIEMENS-MARCA TEL	100	Todo el país	Telecomunicaciones

Fuente: Expansión, "Lo que la apertura podría hacer por un país,"
septiembre de 1996, pág. 42.

- el listado no es exhaustivo: incluye los proyectos más relevantes.

Por lo que respecta a otra nación europea, como la Gran Bretaña (una de las siete potencias económicas del mundo y de las más dinámicas de su continente) que ocupa el segundo lugar en nuestro país en el renglón de inversiones después de Estados Unidos, con un monto acumulado desde 1992 a 1995 de cerca de los cuatro mil millones de dólares, se percibe también como una opción para poder ampliar la política promotora de exportaciones, así como para poder intensificar la política de fomento a la inversión extranjera directa en actividades productivas.⁵

Sin embargo, aún cuando es el segundo lugar en montos invertidos en nuestro país, en la cifra del intercambio comercial, Inglaterra ocupa el lugar número 12 con una participación de 1% del total del comercio internacional de México. Aunque este señalar que el cuantificar los montos exactos del comercio bilateral con Inglaterra es muy complejo por una gran parte del intercambio se da por la triangulación comercial, es decir, que se realiza a través de empresas estadounidenses asociadas a las británicas. El hecho es el principal puerto de operación para las exportaciones a México es Houston, Texas y no el puerto de Veracruz, registrándose muchas veces como exportaciones de Estados Unidos. Por su parte las exportaciones mexicanas pasan por Houston hacia Rotterdam, en Holanda, para luego llegar a Inglaterra.⁶

De tal forma, lo sucedido en gran parte del intercambio comercial sucede con las inversiones, por ejemplo la firma británica Beecham, dedicada a la farmacéutica está asociada a Smith Kline, estadounidense; y acaba de pasar sus operaciones de Filadelfia a nuestro país para instrumentar su estrategia hacia todo el continente Americano, pero al tener dicha alianza la inversión se considera estadounidense aunque tenga un principal componente británico.

Es así que tanto la opinión de los británicos como de los mexicanos, coinciden en señalar que la cifra real de comercio e inversión entre ambos países sea de dos o tres veces de lo que se informa, la cual está distorsionada por el fenómeno de la triangulación.

Actualmente la presencia de los británicos se hace presente por la mayoría de las principales empresas del Reino Unido como: ICI, Imperial Chemicals, Glaxo-Wellcome, Allied Chemical, Quebury Schwannery, British Petroleum, British Airways, Shell, British Steel y Swansea, etc, que participan en sectores como el automotriz, textil, químico-farmacéutico, de la construcción y alimentos frescos y procesados.³

Adicionalmente a los sectores ya involucrados, los ingleses tienen sus miras puestas en otros sectores de gran importancia como la petroquímica, la generación de energía eléctrica, el tratamiento de agua, telecomunicaciones, el manejo de aeropuertos, las líneas aéreas y servicios.

La llegada de capitales ingleses a nuestro territorio, se vio reforzada por la visita en 1992 de 25 de los principales hombres de negocios de la Gran Bretaña, que encabezó el entonces Ministro de Comercio e Industria, ahora vicepresidente, Michael Heseltine y que se tradujo en las cifras siguientes:

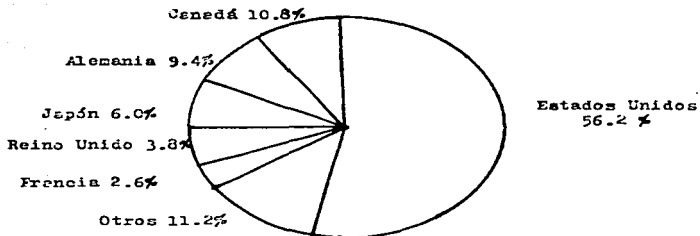
CUADRO 4.3

INVERSION BRITANICA EN MEXICO			
(en millones de dólares)			
Año	Nueva Inversión	Inversión Acumulada	Participación%
1992	426.8	2,414.7	6.44
1993	189.2	2,603.9	6.14
1994	1099.5	3,703.0	7.35
1995	148.8	3,851.8	6.73

Fuente: Consejería de Banco Nacional de Comercio Exterior, con datos de la Dirección General de Inversión Extranjera, SECOFI.

GRAFICO 4.1.

INVERSION EXTRANJERA DIRECTA A MEXICO EN 1995-1996
(en millones de dólares)



-Inversión en su gran mayoría materializada entre 1995 y junio de 1996.

Fuente: Dirección General de Inversión Extranjera, Secofi.

Las cifras expresadas anteriormente hacen patente la necesidad de que nuestro país analice y propicie los factores claves para expandir la participación extranjera en los procesos productivos de la nación. Particularmente aquellas inversiones que hagan disminuir la alta dependencia del mercado estadounidense, esto es, fomentar la presencia de empresas europeas y asiáticas, por medio de la asociación con empresas nacionales.



Pero es importante reconocer que para la consolidación de nuevas inversiones por parte de las naciones desarrolladas hacia otros países menos desarrollados, se analizan exhaustivamente numerosos factores, entre los que sin duda destacan los siguientes: las facilidades o leyes que rigen la participación extranjera, las particularidades del mercado local, la calidad de producción de los insumos locales, la infraestructura disponible y por supuesto las condiciones laborales.

Es así, que realidades como la competencia, la alta productividad, la modernización, la implementación de novedosos sistemas de venta y la creciente incorporación de tecnología a todos los procesos productivos, no debe traucirse en un desastre frecuentemente pronosticado a la hora de hablar de la llegada de inversión extranjera, es decir en la desaparición de la industria local nacional.

4.2 Tendencias comerciales de las grandes empresas automotrices mundiales

A lo largo del presente trabajo se ha podido observar cómo la Industria Automotriz en el mundo ha mostrado un impresionante desarrollo desde su aparición en el siglo pasado, cuando se producía con técnicas propiamente artesanales, hasta los momentos actuales que como lo menciona Shriken y Herzenberg en un estudio sobre la industria automotriz, la alta capacidad productiva ha hecho posible que varios de los procesos productivos puedan ser transferidos a países en vías de desarrollo e incorporarlos al esquema de producción mundial, dicha transferencia de procesos productivos tuvo en la industria automotriz el objetivo de incrementar la productividad mediante la especialización de los procesos productivos, esto es, la fragmentación de la producción.

Así, la tendencia seguida durante los últimos años al incrementar la producción fragmentada, (mediante cuantiosas inversiones en los distintos países subdesarrollados, dado los costos adicionales de desplazamiento de la producción, de los cierres de fábricas, indemnizaciones, escenas, mayor volumen administrativo y demás riesgos) buscar la mayor subdivisión posible del proceso productivo en términos de bajos costos de producción, así como el desarrollo de tecnologías más adecuadas, aunque la incorporación tecnológica dependa de varios factores en cada país.⁶

Este panorama ha encontrado como uno de sus máximos exponentes al modelo japonés y que ha implicado un criterio de mejorar los sistemas administrativos, aprender y mejorar las tecnologías existentes en occidente, buscar nuevas fuentes de materiales utilizados en la industria, elaborar novedosos programas de promoción y financiamiento y el buscar un sistema integral basado en la alta calidad dentro de toda la cadena productiva, haciendo posible que desde finales de los años sesentas la industria automotriz japonesa se erigiera como una de las industrias automotrices más importantes a nivel mundial.⁹

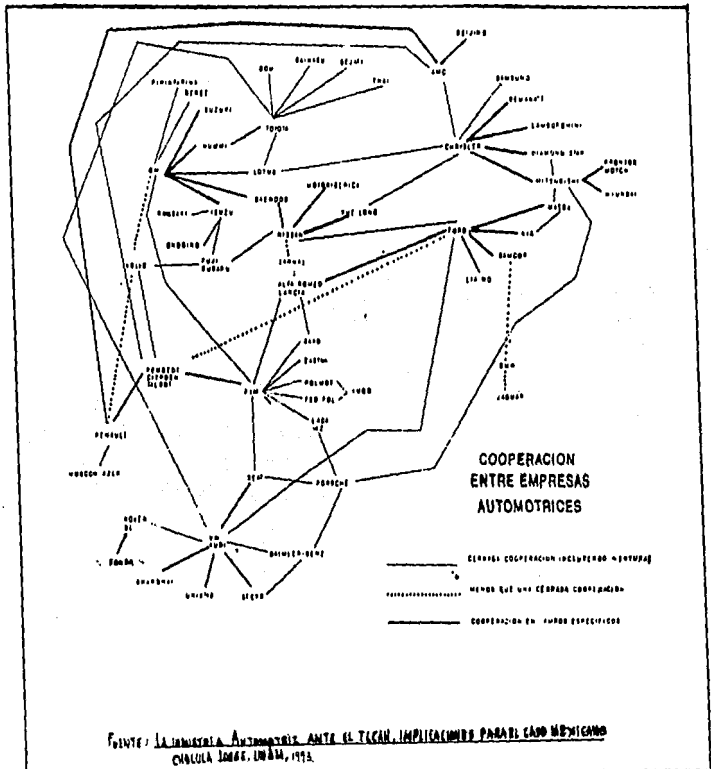
Ante todo esto, hablar del sector automotriz mundial, es referirse a una de las industrias con el mayor desarrollo de la postguerra, a ésta no sólo se le atribuyen las grandes volúmenes producidos en su desarrollo al empleo, sino una alta organización de las industrias que la surten y que la integran, las opciones del transporte, propiciar un estilo de vida en la sociedad y sobre todo ser una de las bases para el ciclo expansivo de muchas economías.¹⁰

Así, la ola expansiva de las distintas armadoras a nivel mundial, no sólo obedece a un fenómeno circunstancial, sino a todo un proceso ya desarrollado e iniciado desde la postguerra,

el cual ha experimentado diversas dinámicas para poder seguir expandiéndose por medio de nuevos y más novedosos procesos de producción que le aseguran el crecimiento en las distintas regiones del mundo.

Los procesos actuales se caracterizan por la construcción de plantas especializadas en los distintos eslabones de la producción de las diversas partes y piezas de los vehículos, dándose así, una fragmentación del proceso de fabricación de un vehículo automotor. Dentro de dicho enfoque de procesos de producción, el denominado auto mundial, es el que ha involucrado a distintas partes del mundo, esto es, que cada una de las partes y piezas que componen al vehículo es producida en varias partes del mundo y finalmente ensambladas en otro distinto, con lo cual se tiene una producción altamente especializada.

Podemos decir entonces, que el proceso iniciado después de la segunda Guerra Mundial caracterizado por las fusiones, adquisiciones, acuerdos, apoyos técnicos y de investigación, complementación, etc. que se dió entre las distintas empresas automotoras del mundo, en la actualidad ha adquirido matices muy complejos, que involucran la participación de muchas economías nacionales y recientemente economías regionales (Comunidad Europea, Norteamérica, Sudamérica, Cuenca del Pacífico) representadas por los grandes acuerdos comerciales. El entorno anterior ha generado una férrea competencia por la supremacía de las altas ventas, tanto en los mercados domésticos como en los de exportación. Dicha interrelación se ilustra más esquemáticamente en el cuadro siguiente:



Cuadro 15

DEMANDA DE VEHICULOS EN EL MUNDO PARA EL AÑO 2002	
REGION DEL MUNDO	DEMANDA PROYECTADA
EUROPA:	
OCCIDENTAL	18.6 mills.
ORIENTAL	6.6 "
AMERICA DEL NORTE	13.7 "
AMERICA LATINA	5.6 "
AFRICA	1.7 "
ASIA	12.9 "
OCEANIA	1.6 "
DEMANDA TOTAL	60.7 "
PRODUCCION ESTIMADA	62.1 "

Fuente: Anuario Estadístico 1995, Comunidad Europea.
Delegación de la Comunidad Europea en México.

4.3 México como país receptor de armadores japoneses

Durante las últimas dos décadas (1976-1996) dentro de la Industria Automotriz mundial se han establecido entre las diferentes armadoras que existen, diversas estrategias productivas que tienen como objetivo el poder enfrentar de manera eficaz el crecimiento del mercado de vehículos, el cual ha mostrado características cada vez más complejas para su posible expansión. En éste sentido, el desarrollo de la industria automotriz japonesa ha sido una de las industrias de la posguerra con mayores tasas de crecimiento, además de presentarse como una de las más innovadoras en crear un sistema en el cual se involucren a todos los proveedores de su cadena productiva, los cuales por medio del uso intensivo de tecnologías de punta, tienen una política común de alta calidad y de bajos precios, tratando de minimizar los altos manejos de numerosos inventarios que provocan gastos extra y en ocasiones pérdidas, además de un criterio de alta selectividad en sus proveedores que en conjunto operan bajo un sistema de oportuno y exacto abastecimiento, esto es, el "Justo a tiempo" (just in time). Este sistema ha sido uno de los pilares fundamentales para la ola expansiva de la industria japonesa, de tal modo que la estrategia industrial automotriz nipona ha involucrado a numerosas regiones del mundo, aunque la más beneficiada ha sido el suroeste asiático.

Se observa entonces como a lo largo del desarrollo de la industria automotriz se ha formado una vasta organización mundial dentro de la cual los países en desarrollo han sido incorporados, debido a las ventajas que presentan en varios factores y que ayudan a una reducción de costos generados en el proceso fragmentado para la producción de vehículos.

Se ha presentado a lo largo de las diferentes décadas cómo el mercado automotriz ha experimentado una constante expansión y en consecuencia ha adquirido una posición prioritaria en la economía del mundo, al igual que al interior de los países respecto a la balanza comercial como estimuladora del desarrollo industrial, influyendo así, en los montos de inversión productiva, en la participación del Producto Interno Bruto (PIB) y aglutinar un porcentaje importante de producción, distribución y consumo de otras ramas industriales en torno a la automotriz.

Además la industria de automotores ha establecido redes productivas y de comercialización entre las diferentes áreas de producción (Norteamérica, Europa y Japón) y las llamadas plataformas de exportación (países en desarrollo), con el objetivo de aprovechar al máximo los beneficios que ofrece una estructura mundial de la producción. Así sus ganancias son de carácter mundial y no sólo a nivel nacional, por eso su

estructura se organiza por divisiones y departamentos y no sólo por países, multiplicándose así, las colaboraciones entre las diferentes armadoras por medio de convenios, uniones, fusiones, asociaciones, etc., y resultando de dicho proceso que mientras en algún mercado las diferentes armadoras conjuntan esfuerzos, en algún otro sitio compitan rígidamente.¹⁸

Así el proceso de integración de los países en vías de desarrollo a la producción mundial automotriz comenzó básicamente después de la segunda guerra mundial, y para el caso de México, el proceso se vio altamente dependiente de las armadoras estadounidenses (Ford, General Motors y Chrysler) que dominaron el mercado mexicano casi sin restricciones hasta la primera mitad de los años sesenta. Y posteriores a esos años se iniciaría en el país otra gran etapa que daría paso a la creación de una expansiva industria automotriz nacional, la cual se inició durante la etapa llamada "sustitución de importaciones", y aunque en sus primeras etapas no se obtuvieron grandes beneficios, sí se aportaron elementos fundamentales para la creación y desarrollo de la industria nacional.

Observándose entonces, que aún cuando las expectativas no fueron del todo posibles, sí se logró edificar una de las industrias más importantes de la economía nacional, esto en cuanto a generación de empleos, obtención de divisas, instalación de capacidad productiva, un relativo desarrollo tecnológico propio, una constante capacitación laboral y formación de cuadros gerenciales; además por la diversidad de los insumos requeridos, procesos y tecnología que la integra, se erigió como una de las industrias con mayor efecto multiplicador sobre toda la economía.

Estas características han propiciado que en México durante las últimas tres décadas se tenga una perspectiva de consolidarse como un jugador importante a nivel internacional, sobre todo por la posición de las empresas armadoras de vehículos que pasaron de ser simples ensambladoras a convertirse en factores importantes del desarrollo de las empresas nacionales fabricantes de autopartes.

Así, en virtud de la importancia que reviste dicho sector para la vida económica nacional, se hace necesario la presentación de cuadros y gráficas que muestren de mejor manera no sólo lo llevado a cabo en la industria automotriz por las distintas empresas que la conforman, sino también conocer

Los posibles beneficios de la aparición e instalación de nuevos sectores en el plano de la industria automovilística nacional, esto es, la llegada de nuevas armadoras asiáticas y europeas, así como la búsqueda de posibles socios extranjeros para formar posibles canales de cooperación con empresas nacionales en la producción de partes y piezas automotrices.

La industria automotriz al ser tan importante (sún cuando se encuentra en el sector secundario de la economía, es decir en el renglón de las manufacturas) a llegado a tener un renglón especial en torno a su importancia, crecimiento y desarrollo, y se toma inclusive como un indicador económico que refleje parte de la realidad nacional.

De tal modo, se analizará el comportamiento de la industria automotriz nacional en los diferentes sectores y subsectores en que incide, ésto con la finalidad de poder vislumbrar el beneficio de la llegada de las armadoras extranjeras, como las japonesas Mitsubishi, Subaru, Takumi y Toyota, cuyos planes de inversión en territorio nacional se encuentran muy latentes.

Para entender mejor la gran importancia de la industria automotriz nacional se presentan varios datos en cuadros y gráficas que denotan el comportamiento de la misma. En el cuadro 4.6 esta la procedencia de los insumos de la industria automotriz por ramo de actividad, dichos insumos estaban en su mayoría abastecidos por los productores nacionales y en un mínimo porcentaje por vía de importaciones. Cabe señalar que aunque los datos datan de 1990, se hace patente la gran actividad económica que se desarrolla en torno a la industria automotriz al demandar una gran variedad de productos y servicios, necesidad que se traduce en generación de empleos.

Para los gráficos 4.2 y 4.3 se observa como el sector manufacturero contribuyó de manera notable al Producto Nacional Bruto (entendido éste como la suma total de bienes y servicios producidos en conjunto por todos los sectores productivos dentro del territorio nacional en un período determinado) al pasar de poco más de 21% en 1981 a 27.2% en 1988 y a su vez la significativa participación de la industria automotriz en el Producto Interno Bruto que ascendió a 2% en 1988.

Cuadro 4.6

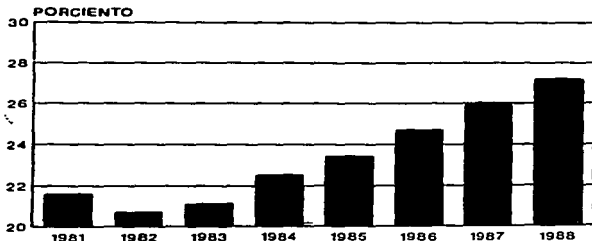
PROPENSIÓN DE LOS INGRESOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
SEGUN RAMAS DE ACTIVIDADES DE OIGEN 1990

RAMAS DE ACTIVIDADES	EMPLEACIONES TOTALES (%)	INGRESOS NACIONALES	INGRESOS EXTRAJEROS
TOTAL	100	71.5	28.5
Minería	0.2	100	-
Textiles e Industrias del Azúcar	0.7	99.5	.5
Productos de madera, papel, imprentas y editoriales	1.3	99.9	0.2
Petróleos y derivados y petroquímica básica	1.4	100	-
Productos químicos, hule y plástico	5.9	97.9	2.1
Productos minerales no metálicos	0.9	94.7	5.3
Industrias metálicas básicas	6.5	99.9	0.1
Productos metálicos, maquinaria y equipo	3.5	86.6	13.4
Automóviles y equipo de transporte	53.2	47.7	52.3
Estructuras diversas	0.1	-	100
Electricidad	0.7	100	-
Servicios	3.2	100	-

Fuente: SFP, CGSNREGI, Sistema de Cuentas Nacionales de México
Tomo VII, México, 1991

GRAFICO 4.2

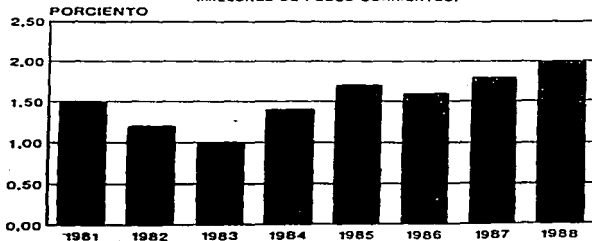
PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA EN EL PRODUCTO INTERNO BRUTO



FUENTE: INEGI, SISTEMA DE CUENTAS NACIONALES, 1990.

GRAFICO 4.3

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL PRODUCTO INTERNO BRUTO (MILLONES DE PESOS CORRIENTES)



Fuente: INEGI, Sistema de Cuentas Nacionales, 1990.

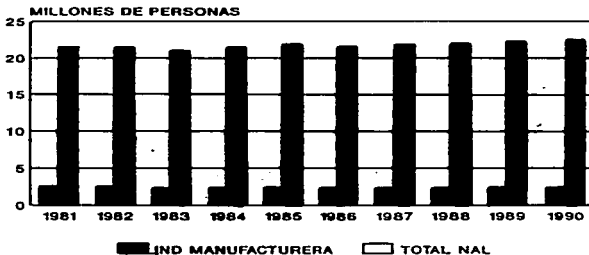
Asimismo los beneficios de la instalación de mayor productividad en el sector manufacturero y en particular en la industria automovilística, permitió ofrecer al público consumidor nacional una amplia gama de oportunidades para la adquisición de nuevas unidades automotrices. La alta demanda de vehículos que se dio en el mercado nacional y sobre todo en el de exportación (véase gráfico 4.7), se vio reflejada inmediatamente en los empleos existentes de éste sector, así para el período de 1981 a 1990 la población nacional que se mantuvo empleada se ubicó entre los 20 a 22 millones de personas ocupadas, ver gráfico 4.4, y dentro del total nacional, en términos porcentuales cerca de un 12% estaban dentro de las actividades de la industria automotriz. ver gráfico 4.5

A su vez encontramos que el personal ocupado en la industria automotriz para 1985, oscilaba los 150 mil fuentes de trabajo, cifra que se duplicó para finales de 1993, sin embargo para los años posteriores la pérdida de empleos fue un signo característico en toda la economía nacional. Gráfico 4.6 .

La alta concentración de vehículos en el D.F. y Estado de México (cuadro 4.7) refleja la gran dependencia de la industria automotriz del comportamiento de dichos mercados, de tal modo que la implementación del programa ecológico "Hoy no circula", generó un mayor interés en la adquisición de nuevas unidades.

GRAFICO 9.4

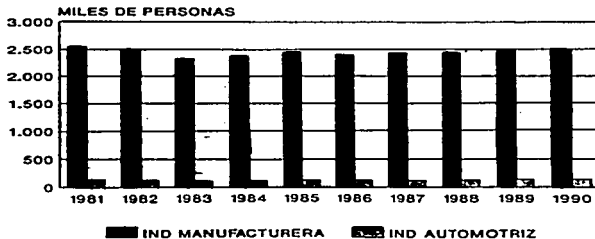
PERSONAL OCUPADO NACIONAL Y LA RELACION CON MANUFACTURAS



FUENTE: INEGI, SISTEMA DE CUENTAS NACIONALES DE MEXICO, 1992.

GRAFICO 9.5

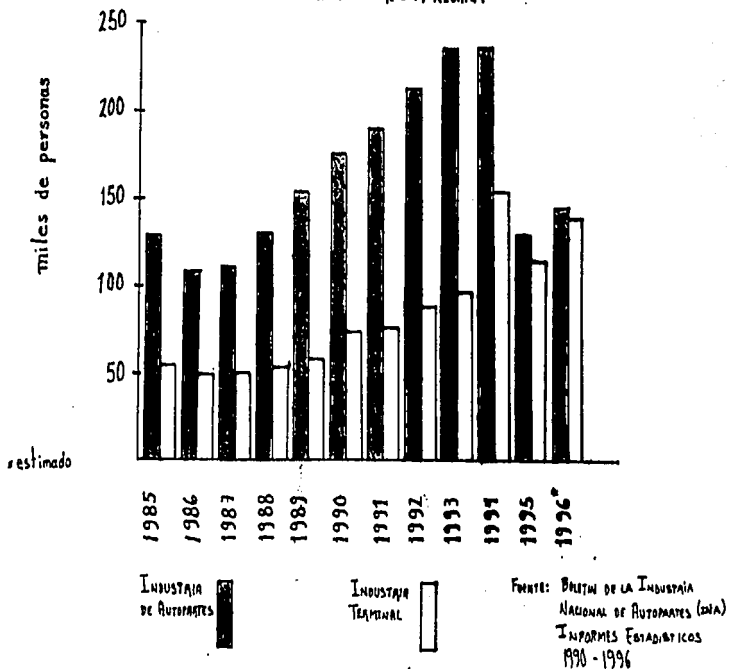
PERSONAL OCUPADO EN MANUFACTURAS Y SU RELACION CON LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



Fuente: INEGI, Sistema de Cuentas Nacionales, 1992.

GRAFICO 4.6

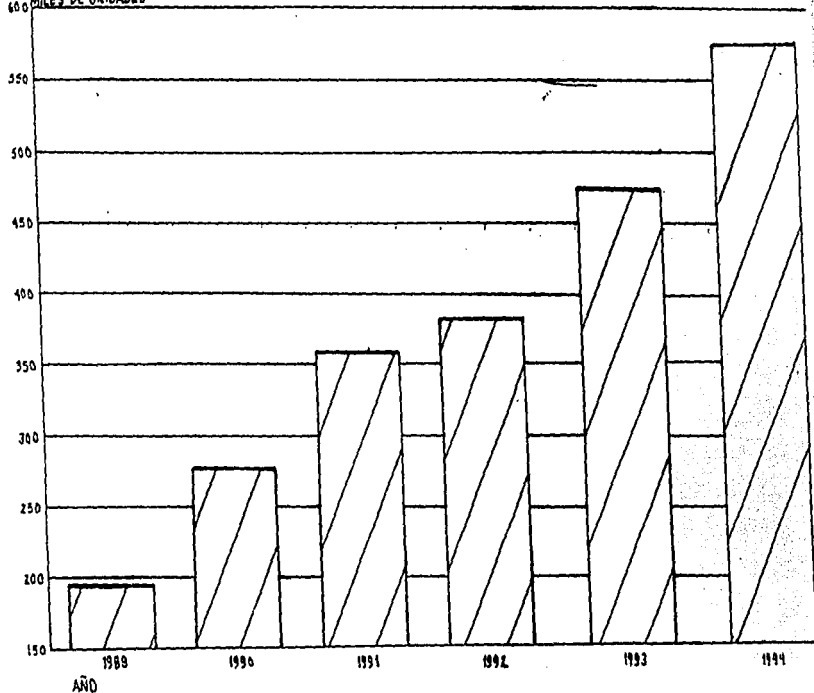
EMPLEO DIRECTO EN LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ MEXICANA



EXPORTACIONES NACIONALES

GRAFICO 4.7

MILES DE UNIDADES



FUENTE: ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, INFORMES ESTADISTICOS 1990-1995.

CUADRO 4.7

Estructura porcentual de los Vehículos Automotores registrados en la República Mexicana por Entidad

Entidad Federativa	1970	1975	1980
Aguascalientes	0.7	0.7	0.7
Baja California	5.7	5.2	7.2
Baja Calif. sur	0.4	0.6	0.5
Bampeche	0.2	0.4	0.3
Cochuila	2.6	3.2	2.1
Colima	0.3	0.3	0.6
Chiapas	0.7	0.7	0.8
Chihuahua	2.1	4.2	4.3
Distrito Federal	<u>47.8</u>	<u>41.8</u>	<u>37.6</u>
Durango	0.9	0.7	0.7
Guantajuato	1.9	2.0	2.6
Guerrero	0.8	0.8	0.9
Hidalgo	1.0	0.8	0.9
Jalisco	5.7	8.3	9.3
Edo. México	4.5	5.5	5.5
Michoacán	1.6	1.7	1.5
Morales	1.0	1.2	1.6
Nayarit	0.4	0.4	0.3
Nuevo León	5.2	5.2	4.5
Oaxaca	0.7	0.5	0.3
Puebla	2.6	2.4	2.9
Querétaro	0.5	0.6	0.6
Quintana Roo	0.1	0.1	0.1
Sn. Luis Potosí	1.1	1.0	1.0
Sinaloa	1.6	1.4	1.2
Sonora	3.1	2.4	2.2
Tlaxcala	0.4	0.3	0.4
Veracruz	2.0	3.5	3.1
Yucatán	0.4	0.3	0.3
Zacatecas	2.7	2.4	3.0
	1.0	1.2	1.1
	0.3	0.2	0.4
TOTAL (UNIDALES)	1233324	2400930	4254880

Fuente: SPP, CGSREGI. Anuario Estadístico de México, 1971, 1976, 1981. SCT Dir. Gral. de Autotransporte Federal.

Sin lugar a dudas el sector automotor ha tenido en la última década un proceso de industrialización muy rápido, que lo ha situado en un papel prioritario en el crecimiento de nuestra economía, al grado de colocarse como uno de los factores más importantes en el comercio exterior de nuestro país, el cual ha mantenido en los últimos dos años un superávit en su Balanza Comercial, gráficos 4.8-4.10 .

Además la importancia de la Industria Automotriz Nacional no sólo radica en su valor total mismo, que se estima en los 20 mil millones de dólares, sino en su dinámica exportadora, al generar poco más de 15 mil millones de dólares en obtención de divisas (gráfico 4.11) y presentar un saldo positivo en la Balanza Comercial automotriz del orden de los 6 mil millones de dólares para 1996. (véase gráficos 4.11-4.14)

Toda ésta producción automotriz nacional (la destinada al mercado interno y al de exportación) ha crecido desde 1995 a nuestro país en el lugar número 12 del total mundial de productores de vehículos, uno en que se produjeron 1,147,00 unidades, cifra que representó el 2% de la producción mundial que alcanzó la cantidad de 51.8 millones de unidades. (ver gráfica 4.15)

GRAFICO 4.8

**Balanza
Comercial de
México**
(incluye maquila)

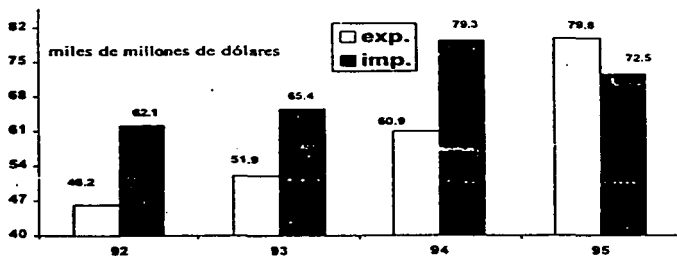


GRAFICO 4.9

**Balanza
Comercial de
México**
(no incluye maquila)

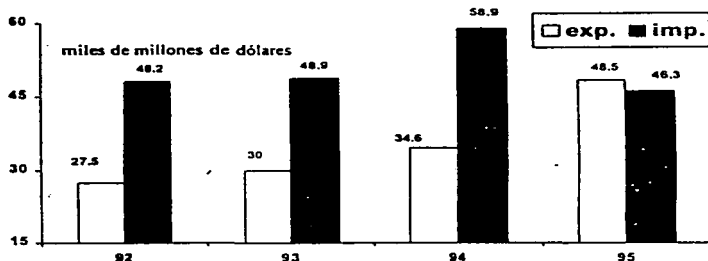
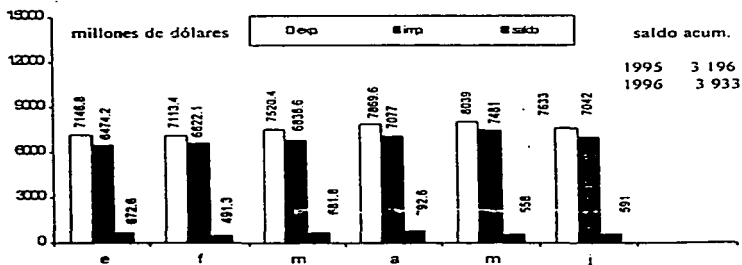


GRAFICO 4.10

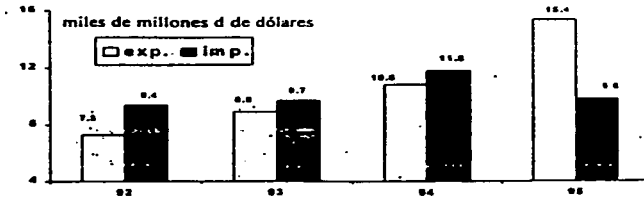
**Balanza
Comercial de
México, 1996**
(incluye maquila)



nota: junio 1996 preliminares

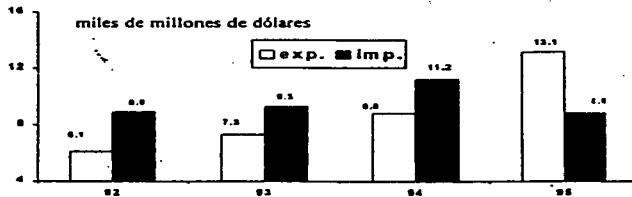
Fuente: IMAGINA, Industria Nacional de Autopartes, agosto 1996.

GRAFICO 4.11



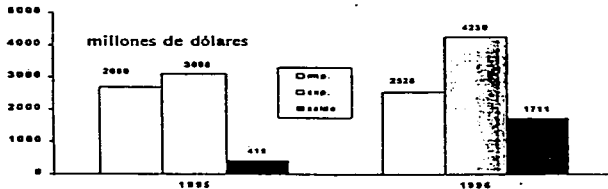
Balanza Comercial
Automotriz
(incluye maquila)

GRAFICO 4.12



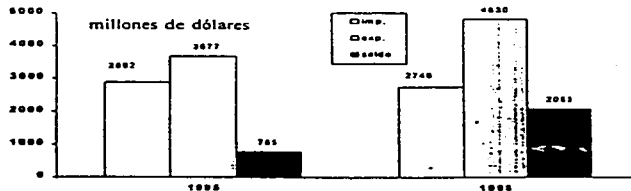
Balanza Comercial
Automotriz
(no incluye maquila)

GRAFICO 4.13



Balanza Comercial
Automotriz, Ene-Mar
(no incluye maquila)

GRAFICO 4.14



Balanza Comercial
Automotriz, Ene-Mar
(incluye maquila)

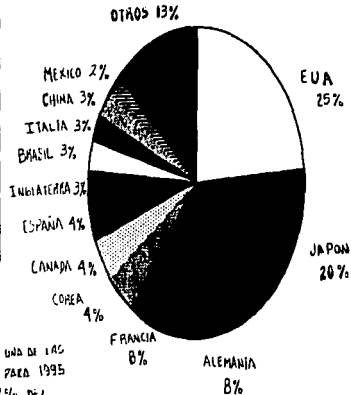
PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS 1995

MILES DE UNIDADES

1	EUA	6.6	5.7	12.3	24%
2	JAPON	7.8	2.7	10.5	20%
3	ALEMANIA	4.0	0.3	4.3	8%
4	FRANCIA	3.1	0.9	4.0	8%
5	COREA	1.8	0.5	2.3	4%
6	CANADA	1.8	0.5	2.3	4%
7	ESPAÑA	1.3	1.0	2.3	4%
8	INGLATERRA	1.5	0.2	1.7	3%
9	BRASIL	1.2	0.3	1.5	3%
10	ITALIA	1.3	0.2	1.5	3%
11	CHINA	0.3	1.1	1.4	3%
13	OTROS	4.8	1.8	6.6	13%

10%

GRAFICA 4.15



LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA SE SITUA COMO UNA DE LAS MAS IMPORTANTES DEL MUNDO. LA POSICION QUE OCUPA PERO EN 1995 FUE LA NUMERO 12, CON UNA PARTICIPACION DEL 2% DEL TOTAL MUNDIAL. (CONSIDERANDO EL TOTAL CRECIMIENTO DE LA ECONOMIA NACIONAL DEL 5% 1991-2000) LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ NACIONAL PUEDE LLEGAR A OCUPARSE DENTRO DE LOS 10 PRIMEROS LUGARES.

FUENTE: BANCO MUNDIAL DE COMERCIO EXTERIOR.

CUADRO 4.8

Listado de los vehículos cuyas armadoras tiene planes de inversión en territorio mexicano.

COMPAÑIA	MODELO	UBICACION DE LA PRODUCCION
Daewoo	LeKans	Corea
Daihatsu	Charadade	Japón
Tsuzu	T-Mark	Japón
	Impulse	
	Spectrum	
Mazda	323	Japón
Mitsubishi	Pick-up	Japón
	Vegoneta	
Subaru	Justy	Japón
	Loyle	
	Subaru	
Suzuki	Sprint	Japón
Toyota	Corolla	Japón
	Tercel	
	Pick-up	

FUENTE: Ward's Automotive Reports, enero 1995

Y de acuerdo al listado anterior, las armadoras con mejores perspectivas serían Mitsubishi, Subaru, Suzuki y Toyota, las cuales de acuerdo a un estudio presentado a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) cada una de las empresas dieron una idea preliminar sobre sus expectativas de ventas en territorio nacional. Y de las cuales se tuvo una media que se presenta a continuación.

CUADRO 4.3

Idea Preliminar sobre el Desarrollo de las Armadoras Japonesas

Año de operaciones	1o	2o	3o	4o	5o	6o	%
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
Ventas (unidades)	2000	5000	7000	43000	63000	60000	
No. de Distribuidores	5	12	17	101	148	141	
LOCALIZACION							
1) D.F.	2	2	7	41	60	57	40%
2) Edo. México	1	1	2	11	15	15	10%
3) Jalisco	1	1	2	7	9	9	6%
4) Nuevo León	1	1	2	7	9	9	6%
5) Puebla		1	1	4	6	5	35%
6) Guanajuato		1	1	4	6	5	35%
7) Veracruz		1	1	4	5	5	3%
8) Tamaulipas		1	1	3	4	4	25%
9) Michoacán				2	4	4	23%
10) Morelos				2	3	3	17%
11) Otros				16	27	25	21.5%
<u>TOTAL</u>	5	12	17	101	148	141	100%

Fuente: Departamento de Promoción al Sector Automotriz, Banco Nacional de Comercio Exterior 1995.

El posible arribo de las empresas arriba citadas, representaría un fuerte impulso en un primer momento a las empresas nacionales de autopartes que han tenido un desarrollo significativo.

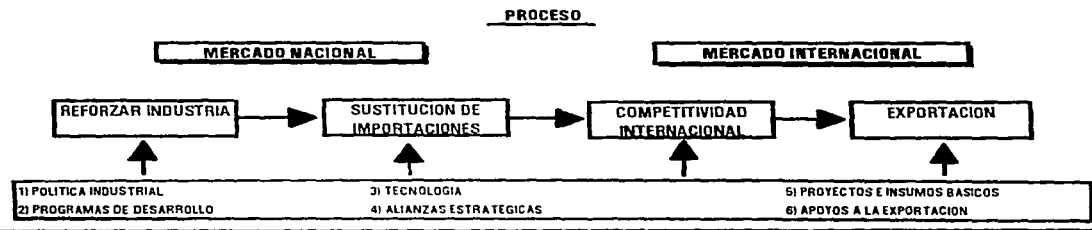
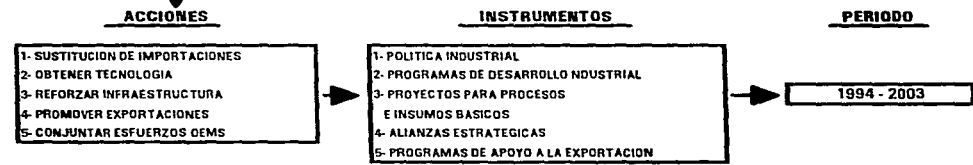
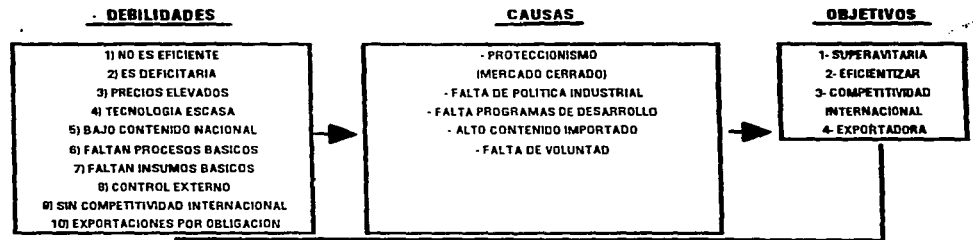
Los proyectos de expansión de las armadoras japonesas obedece un tanto a las tendencias actuales de no dejar pasar algún posible mercado para sus autos. Y en México sus expectativas descansan en atacar los sectores de automóviles compactos y de lujo, así como aprovechar lo más posible el Tratado de Libre Comercio de Norteamérica.

Los tiempos y las estrategias pueden dar lugar a muchas variables, pero de lo que si están seguros es que un excelente mercado automotriz se llama América y que México es un centro importante de producción automotriz.

Adicionalmente también hay que reconocer que para tener nuevas inversiones en cualquier sector (ya sean inversiones hechas por empresas nacionales o extranjeras), se necesita de un entorno muy particular para su realización. Este panorama "propicio" se construye y fomenta por medio de la acción de varios actores económicos, por un lado están las instituciones académicas y de investigación, además del gobierno y sus dependencias y por el otro las instituciones financieras y un gran número de empresarios que juntas pueden desarrollar una industria nacional competitiva, alguna de éstas acciones se detallan en el cuadro 4.10, donde el objetivo final es la de consolidar una producción nacional de alto valor agregado.

CUADRO 4.10

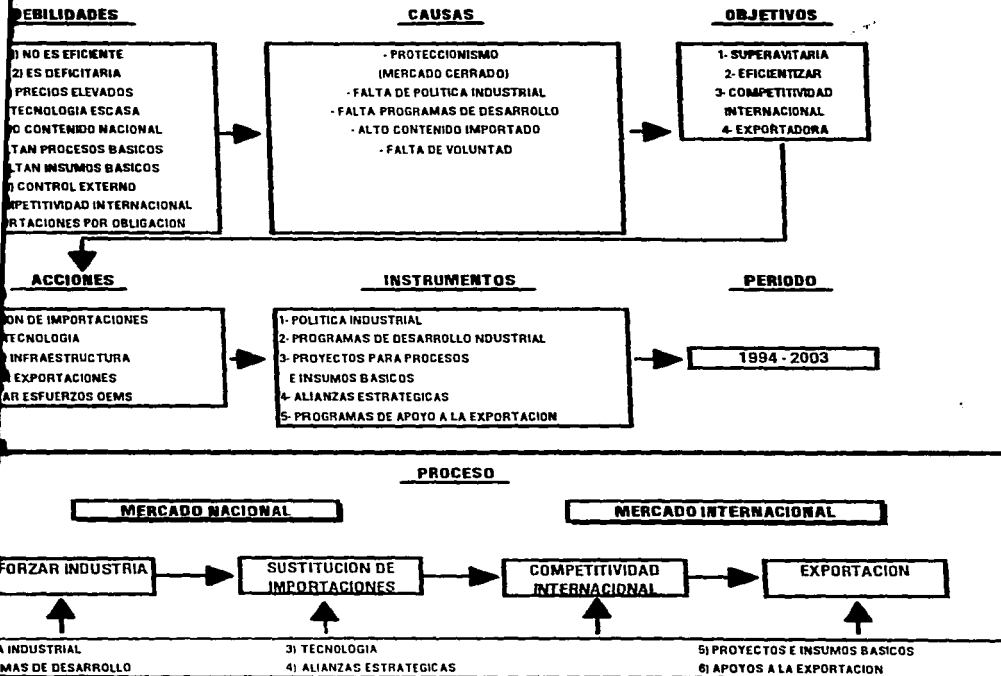
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA



FUENTE: BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, DEPARTAMENTO DE PROMOCION AUTOMOTRIZ, 1995

CUADRO 4.10

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA



También hay que tener presente que pese a los enormes esfuerzos realizados en tratar de reactivar el consumo interno de vehículos, las principales variables económicas muestran un escenario que por sí mismo no puede ser lo suficientemente atractivo para la instalación de nuevas armadoras (ver cuadro 4.11) aunque tampoco descarta la posibilidad de condiciones propicias para las buenas ventas. Y al observar las gráficas 4.16 - 4.19 se entiende el porque muchas de las opiniones de expertos sostengan la idea de que si el país no puede ser un buen consumidor de vehículos, o por lo menos como las remadoras quisieran, no podrán darse nuevas inversiones en el sector para ampliar el número existente de marcas.

Sin embargo todas estas afecciones provienen de las armadoras que ya están instaladas en el país y se advierte un cierto temor de verse reducida su participación en el mercado nacional, que tiene proyecciones de llegar a las 2 millones de unidades producidas para el año 2000. (ver gráfica 4.20)

Adicionalmente se tiene que las proyecciones oficiales estiman un crecimiento de la economía nacional para el período 1997-2000 del orden del 5% anual, tomando en cuenta las estimaciones de la Industria Terminal, de empresas consultoras (CIEMEX-WEPA) y de Bancomext el siguiente pronóstico de crecimiento 1997-2000 para la Industria Automotriz Nacional.

VENTAS	1997	1998	1999	2000
Doméstico	343,669	549,586	636,982	724,926
Exportación	886,772	842,433	783,463	977,479
TOTAL	1,230,441	1,392,019	1,420,445	1,702,405
% Crecimiento	9%	4%	6%	21%

CUADRO 4.11

**Pronóstico: Principales Variables Económicas
en México**

Variable.	1996	1997	1998	1999	2000
PIB (variación anual)	3.0 a 3.4	4.2 a 4.6	4.6 a 5.0	4.5 a 5.0	4.5 a 5.0
Inflación (variación anual)	25 a 28	18 a 22	15 a 18	12 a 14	9 a 11
Tasa de Interés (%) (cetes 28 días, promedio anual)	32 a 35	26 a 30	24 a 28	20 a 24	18 a 21
Tipo de Cambio (pesos) (libre fluj de período)	8.0 a 8.3	9.0 a 9.5	9.9 a 10.4	11.0 a 11.4	12.2 a 12.5

Fuente: IMAGINA, Industria Nacional de Autopartes, agosto 1996.

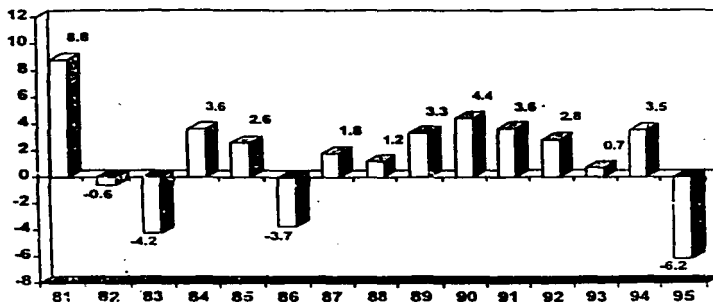


GRAFICO 4.16

Evolución del PIB de México
(variación anual)

GRAFICO 4.17

Variación Trimestral del PIB

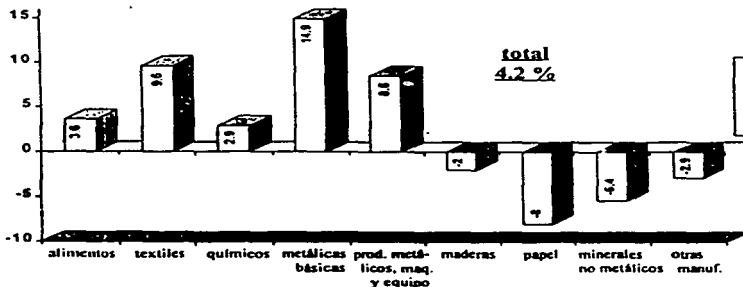
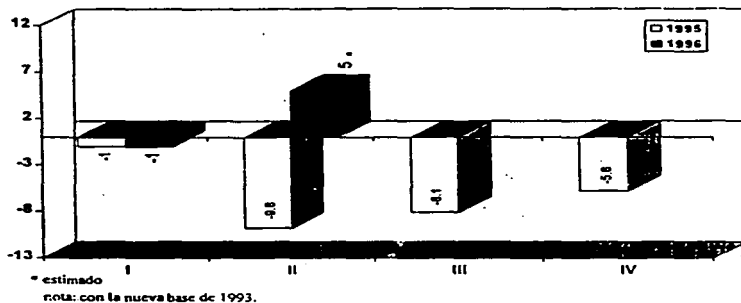
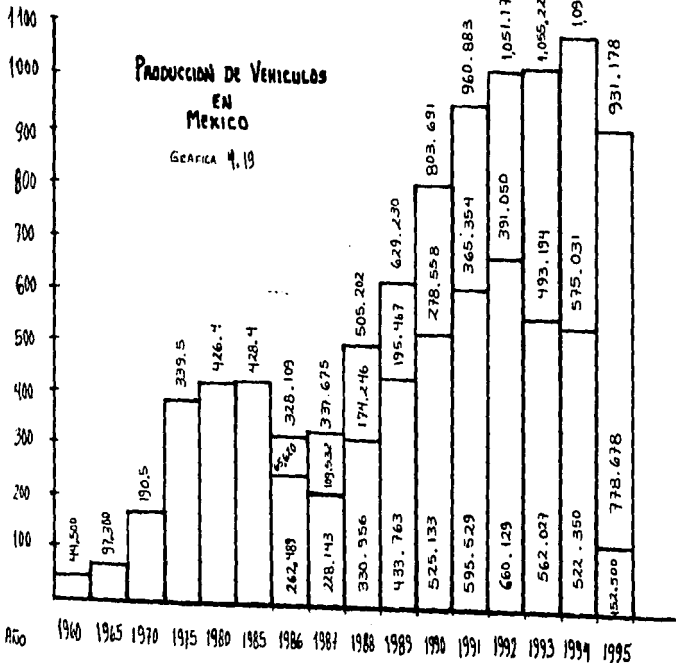


GRAFICO 4.18

PIB Manufacturero
(tasa de crecimiento anual primer trimestre de 1996)

Fuente: IMAGINA, Industria Nacional de Autopartes, agosto 1996.

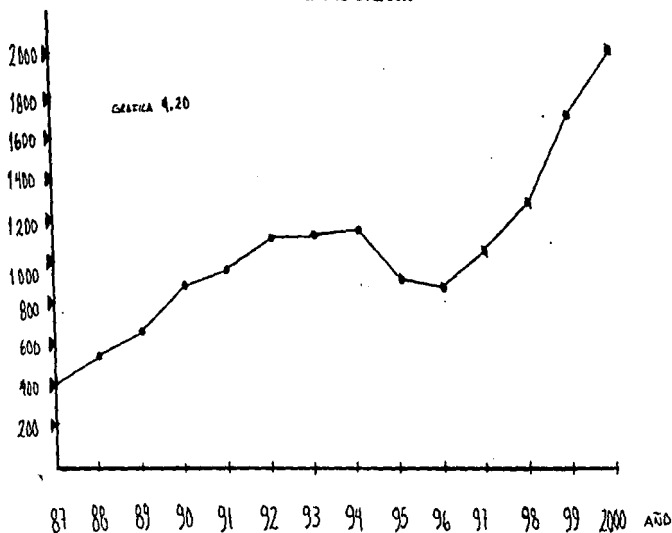
MILES DE UNIDADES



FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO DE AMERICA LATINA, COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA, 1994
BOLETIN INFORMATIVO, No 2 FEBRERO 1997. AMIA

(MILES DE UNIDADES)

DEMANDA HISTORICA Y PROYECCION EN LA PRODUCCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA



17 25.3 24.6 28.9 21.1 8.8 1.4 11.2 -17.2 TASA DE CRECIMIENTO %

FUENTE: DEPARTAMENTO DE PRODUCCION Y SECTOR AUTOMOTRIZ, BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR.

NOTAS CAPITULO 4

1. Zacarías Ramirez, "Alemania sigue derrumbando muros", Expansión, 17 de septiembre 1996, pág. 23.
2. Op. cit. pág. 29.
3. Op. cit., pág. 32.
4. Op. cit., pág. 33.
5. Julio Portales, "Gran Bretaña ;orales México;", Expansión, 23 julio 1996, pág. 38.
6. Ibidem pág. 25.
7. Theres García, "Lo que la apertura podría hacer por un país", Expansión, 23 julio 1996, pág. 38.
8. Ibidem, pág. 42.
9. Knuth Dobse, From Fordism to Toyotism?, The Social Organization of the Labour Process in the Japanese Automobile Industry, Berlin, Internacinal Institute for comparative Social Research, 1984. pág. 33.
10. Harley Shaiken, Automatización y Producción Global, traducción Jordy Micheli, México, Facultad de Economía UNAM, 1989, pág 7..
11. Jorge Choluis, La Industria automotriz ante el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, implicaciones para el caso mexicano, México, UNAM, 1992, pág. 152.

CONCLUSIONES

Después de haber realizado el estudio y análisis del comportamiento y de la importancia de la industria automotriz a nivel mundial y nacional, he podido obtener las siguientes conclusiones:

- de acuerdo a la hipótesis planteada, ésta se verifica al encontrar que el interés expresado por algunas armadoras extranjeras para instalarse en países como México, se ubica como una respuesta justificada en la llamada producción fragmentada, es decir, en la incorporación de más mercados nacionales al proceso de producción y distribución automotriz.
- asimismo que el impacto generado en el proceso económico-productivo, encuentra su llamado beneficio, por la amplia gama de actividades económicas secundarias que se generan en torno a la industria automotriz. (ver cuadro 3.6).
- pero es imprescindible recordar que la búsqueda de inversiones en el sector productivo, debe ir acompañada de una política coherente, que apoye la incorporación de empresas locales a la cadena de suministro de insumos hacia esas nuevas empresas, con la posibilidad de hacerlas partícipes de la tecnología utilizada en los procesos productivos a nivel mundial.

Por lo que respecta a las conclusiones obtenidas por medio del desarrollo del trabajo , éstas se ubican dentro de una óptica, en donde la evolución hasta ahora analizada de la industria del automóvil no sólo ha sido altamente positiva para las naciones desarrolladas, sino que por medio del traslado de procesos productivos a países subdesarrollados (como los casos de Brasil o México en América ó de Corea en Asia) se han creado las condiciones para el desarrollo de una industria automotriz nacional.

- por lo tanto es importante entender que dicho traslado de operaciones productivas engloba aspectos muy importantes para el desarrollo de una nación, debido a las dimensiones, estructura, comportamiento, distribución, interrelaciones y tendencias de la industria automotriz mundial.
- y son precisamente los múltiples elementos productivos los que hablan por sí mismos de la importancia que en países como el nuestro tiene la industria automotriz como rama productiva.
- dicha importancia económica es comprensible al observar la aportación que hace la industria automotriz al PIB (véase gráfico 3.3), además de que contiene diversos mecanismos para la movilización de gran cantidad de recursos económicos, que generan un efecto multiplicador hacia otros sectores productivos (véase cuadro 3.6).

- también como motivo de consideración final están los ingresos de divisas que por concepto de exportaciones automotrices se han tenido en los últimos cinco años, ello en gran parte a que algunos de los más importantes modelos de vehículos son lanzados al mercado mundial desde México, como es el caso del sedán de la Volkswagen, y adicionalmente de la venta al extranjero de partes y piezas para los vehículos en su fase de construcción o para reacción.
- por otro lado el cambio de reglas comerciales y jurídicas que se han venido dando, que han culminado en la adopción de un Tratado de Libre Comercio de América del Norte, opera como uno de los más importantes atractivos para que automotrices europeas y asiáticas asienten parte de sus operaciones en México. Adicionalmente los acuerdos comerciales que México busca establecer con distintos mercados dentro y fuera del continente (Mercosur y Comunidad Europea) pueden operar también como un beneficio adicional a su ubicación geográfica.
- las nuevas inversiones hacia el sector automotriz mexicano son muy importantes para el país, ya que históricamente ésta industria ha sido una de las principales fuerzas del crecimiento al tener uno de los más altos efectos multiplicadores para la economía. En un estudio realizado por el Economic Policy Institute en Washington D.C. confirma el

potencioso impacto que la industria automotriz tiene en la generación de empleos: por cada aumento de 100 empleos en este sector, se crean 600 posiciones en otras plazas. Todo lo analizado pone de manifiesto porque hoy en día la industria automovilística es una prioridad dentro de los círculos mexicanos, tanto de negocios como gubernamentales.

- las posibilidades de que la industria automotriz nacional se convierta en un jugador importante a nivel internacional dependerá en gran medida en la manera en que puedan asimilarse positivamente los cambios que se originen, dado que las inversiones extranjeras influirán en la manera de hacer negocios en México y las nuevas empresas aún cuando no opten por buscar socios comerciales locales, los trabajadores nacionales podrían beneficiarse por los efectos de técnicas y métodos que manejen dichas empresas.
- hay que hacer notar que teóricamente: las fuerzas de un mercado abierto conducirán a la industria automotriz mexicana a un cambio notable, es decir, lejos de las anteriores prácticas proteccionistas y enrirentando las feroces prácticas utilizadas en Estados Unidos, Europa y Japón, que incorporan complejos sistemas de manufactura, tecnología, mercadotecnia e información en su total de operaciones.

- por todo ello la industria nacional deberá integrar de la mejor manera posible: gente, tecnología y sistemas de producción.
- todas estas proyecciones de generación de empleo, inversiones y el arribo de nuevas industrias productivas, habla ineegiblemente de un progreso material, más aún si se piensa en comparación con la situación imperante y menos favorable que se vive en otras naciones latinoamericanas, sin embargo todo lo anterior puede verse reducido si su efecto benéfico se limita desde un inicio a favorecer a un grupo reducido de empresas o más aún a una selecta clase laboral.
- Y es que el manejo tal limitado de las inversiones hechas en nuestro país, ha determinado con el tiempo que se de una alta concentración demográfica, económica, cultural y hasta política de los polos de desarrollo. Es cierto que nuestro país ha cambiado mucho desde hace treinta años en términos de progreso material, pero aún sigue siendo una sociedad altamente desigual y diferenciada, esto es, con un inequitativo reparto de la riqueza y de los recursos generados (cuyo objetivo no debe olvidarse y que se basa en la búsqueda de mejores y mayores condiciones de vida hacia el grueso de la población).

- es preciso señalar que el desarrollo económico no debe desenvolverse en un campo tan limitado como lo es abocarse a las empresas locales altamente calificadas. A un punto de vista muy personal esta en que toda acción pública y privada debe ventilar la posibilidad de que el conocimiento generado sea aplicado de una manera más homogénea a la realidad nacional. Es comprensible que la cooperación científico-tecnológica suele darse a conveniencia de quien la posee, asimismo de revocarla en el momento que lo crea más conveniente. Pero se podría también señalar el papel igual de importante que tienen las empresas en un escenario no tan económico y sí más social y cultural.
- existe para mí la posibilidad de que el arribo de las nuevas armadoras japonesas no se vea sólo en favor de los factores económico-productivos señalados en el presente trabajo, que aunque por sí mismos representan un elemento de crecimiento económico, debe permanecer también la voluntad de que su llegada y beneficio no se agoten en los esquemas ya descritos, pudiéndose alcanzar acuerdos de cooperación sobre temas de mutuo interés como podrían ser: investigaciones conjuntas, problemas de contaminación, reciclaje de agua, planeación urbana, etc., de tal suerte que los mexicanos se muestren más complacientes con la instalación de cualquier proyecto productivo y que embarque una amplia acción en beneficio de sus comunidades y del país.

POLITICAS REGULADORIAS Y DE FOMENTO PARA LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ MEXICANA
1925-1989

El primer antecedente de intervención gubernamental que era destinado al fomento de la industria automotriz en el país fue el Decreto del 14 de diciembre de 1945, expedido con el fin de dar un tratamiento fiscal especial a la recién llegada armadora estadounidense Ford Motor Co., mediante éste se establecía una reducción de un 50% de los impuestos por importación de las partes y piezas para el posterior ensamble del vehículo en el país. Asimismo, con la creación de la primera carretera de asfalto que unía Puebla con la Ciudad de México, se daba paso a la creación de la Comisión Nacional de Caminos, además se expediría la Ley del Impuesto al consumo de gasolina.

Para finales de los años treinta y principio de los cuarenta se incorporarían tres nuevas ensambladoras: dos de Estados Unidos, General Motors y Chrysler y una mexicana bajo licencia Alemana Automotriz O'Ferril, lo cual generó una gran concentración en torno a las empresas instaladas, además el total de las empresas importaban un 95% de sus partes y piezas para la construcción de sus autos, propiciando con ello un rito incide deficitario en la balanza comercial.

Otra medida tendiente a mejorar las cuentas nacionales con respecto a la industria de automotores, para 1962 se emitió otro Decreto el cual en términos generales planteaba:

- a partir del 1 de septiembre de 1964 quedaba prohibido la importación de motores y conjuntos mecánicos para ensamble del vehículo.
- las fábricas autorizadas solamente podrán manufacturar el motor en sus propias instalaciones
- se reducía el número de marcas y modelos automotrices.
- se fijaron exigencias de formulación de programas productivos e integración nacional.
- las empresas que no cumplieran con los anteriores requisitos tendrían que salir del país.
- se fijarían precios proporcionales a los correspondientes al lugar de origen de los fabricantes. Así como el control de los primeros por parte de la Secretaría de Comercio.
- se condicionaron las importaciones a las exportaciones.

Después de la promulgación del anterior Decreto para la Industria Automotriz, la producción del sector se elevó y se mantuvo en crecimiento durante los años siguientes, además se realizó una intensa labor para que las nuevas inversiones en plantas se llevaran a cabo fuera del área de

la Ciudad de México y tratar de sentar las bases para cumplir con la metas de producir vehículos con el mayor agregado nacional posible.

La integración nacional según la legislación se determinaba a partir del criterio del costo directo de producción componiéndose éste de los costos de las materias primas, componentes, combustibles, depreciación de la maquinaria y equipo: las importaciones realizadas se tomaban como porcentaje del costo directo (a precios internos) para medir globalmente el grado de integración de cada planta.

Hasta 1969 la industria automotriz se desarrolló bajo éste marco descrito, pero a partir de ese año se estableció una modalidad con respecto al otorgamiento de la cuota básica de producción y que pretendía sobrepasar la llamada cuota básica de integración establecida en 1967. Así con el propósito de promover una mayor integración sobre el mínimo decretado, el 21 de octubre de 1969, se publicó un acuerdo mediante el cual se condicionaban las importaciones de partes automotrices correspondientes a la cuota básica a ser compensada con exportaciones de partes fabricadas en el país, haciendo un énfasis en la exportación.

En concordancia con la política económica de esos años para el sexenio de 1970-76 se publicó el 24 de octubre de 1972 un nuevo Decreto que fijaba las bases para el desarrollo de la industria automotriz. Entre sus objetivos destacaban el aumento del empleo, conformar una oferta de vehículos más acorde con las necesidades del país, incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotrices extranjeros, presentando un esquema siguiente:

- los autos debían presentar un grado mínimo de integración nacional del 60%
- compensar con exportaciones de productos automotrices el valor de las importaciones de la cuota básica
- restringir el número de tipos y modelos que podían ensamblarse.

El 20 de junio de 1977 se hicieron modificaciones al Decreto anterior, promulgándose el Decreto de Fomento a la Industria Automotriz, introduciéndose nuevos criterios para la producción y la integración, se incorporaron además al control los tractocamiones, autobuses y tractores.

Para 1989 se destacó la expedición de dos Decretos que conformarían el marco legal de la industria automotriz: el Decreto para el fomento y la Modernización de la Industria Automotriz y el Decreto para el fomento y la Modernización Manufacturera de vehículos de autotransporte, publicados el 11 de diciembre de 1989, con lo cual se planteó:

- la adecuación del sector a la apertura comercial (se había ingresado en años anteriores al GATT, se tuvo una renegociación de la Ley de Externa con los bancos acreedores y se daba paso a las numerosas Concertaciones entre los diferentes sectores productivos del país)
- un mayor desarrollo del mercado fronterizo
- la renovación del parque vehicular del país
- el abastecimiento de los costos de transporte de pasajeros y de carga
- la disminución de la contaminación atmosférica
- la penetración de automóviles importados por parte de las empresas establecidas en México
- el abastecimiento seguro de servicios de transportes
- se obliga a las empresas automotrices a tener un saldo positivo en la Balanza Comercial del sector, evitándose una ola indiscriminada de importaciones
- a partir de 1991 se iniciaría la entrada de vehículos importados a México, siendo la Industria Terminal la encargada de introducir, vender las unidades importadas
- una disminución de la integración de autopartes y piezas nacionales a los vehículos vendidos en el país de 60% a 35%.

**MARCO REGULATORIO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
INTERNACIONAL
1996**

Todos los países con una industria automotriz competitiva en escala y tecnología, cuentan con un marco regulatorio directo o indirecto:

ESTADOS UNIDOS- No existe política industrial automotriz; existe un marco regulatorio ecológico EPA-Cafe, que regula ecología y contenido de los componentes nacionales e importados en los vehículos que se venden en Estados Unidos.

JAPON- Tiene un sistema de normas, pesos, medidas, emisiones y pruebas que determinan el acceso a su mercado.

EUROPA- Tiene reglas de contenido o integración nacional en cada país y cada ensambladora extranjera está obligada a cumplir.

Brazil- Recientemente emitió un nuevo Decreto con restricciones a las importaciones de vehículos y componentes (vía cuotas y aranceles) para cuidar su balanza comercial del país y el desarrollo e inversiones de la industria automotriz.

LISTADO DE GRAFICAS

2.1 Producción de Vehículos en Estados Unidos 1909-1923.....	25
2.2 Venta total de autos en Estados Unidos 1929-1932.....	28
2.3 Porcentaje de mercado para las armadoras en Estados Unidos 1934-1937	29
<u>Indicadores Macroeconómicos en Estados Unidos</u>	
2.4 Variación anual del PIB 1990-1997.....	37
2.5 Tasa de desempleo	37
2.6 Inflación al consumidor 1990-1997	37
2.7 Inflación mensual al consumidor ene-jun 1996.....	37
2.8 Población total 1989-1997	37
2.9 Producción de vehículos 1980-1995	37
2.10 Producción mensual de vehículos 1995-1996	38
2.11 Venta mensual de autos 1996	38
2.12 Venta mensual de camiones 1996	38
2.13 Venta mensual de autos más camiones 1996	38
2.14 Venta de vehículos en Europa 1930-1945	44
2.15 Exportación de vehículos europeos 1960-1980	49
2.16 Venta de vehículos en Europa 1984-1995.....	52
2.17 Procedencia de la importación de vehículos en Europa 1987	54
2.18 Procedencia de la importación de vehículos en Europa 1992	55

Indicadores Macroeconómicos en Argentina

2.19 Variación anual del PIB 1994-1997	80
2.20 Inflación al consumidor 1994-1995	80
2.21 Población total 1989-1997	80
2.22 Inflación al consumidor 1996	80
2.23 Producción de vehículos 1980-1994	80
2.24 Producción de vehículos 1996	80
2.25 Venta total de vehículos 1996	80

Indicadores Macroeconómicos en Brasil

2.26 Variación anual del PNB 1994-1997	85
2.27 Inflación al consumidor 1994-1995	85
2.28 Población total 1989-1997	85
2.29 Inflación al consumidor 1996	85
2.30 Producción de vehículos 1980-1994	85
2.31 Producción de vehículos 1996	85
2.32 Venta de vehículos 1996	85

Indicadores Macroeconómicos en Chile

2.33 Variación anual del PNB 1994-1997	89
2.34 Inflación al consumidor 1994-1995	89
2.35 Población total 1989-1997	89
2.36 Inflación al consumidor 1996	89
2.37 Producción de vehículos 1996	89
2.38 Venta de vehículos	89

Indicadores Macroeconómicos en Venezuela

2.39	Variación anual del PIB 1994-1997	100
2.40	Inflación al consumidor 1994-1995	100
2.41	Población total 1989-1997	100
2.42	Inflación al consumidor 1996	100
2.43	Producción de vehículos 1980-1994	100
2.44	Producción de vehículos 1996	100
2.45	Venta de vehículos 1996	100
3.1	Venta de automotores en México 1962-1966	111
3.2	Venta anual por de automóviles en México 1960-1966.....	112
3.3	Venta anual por empresa de autos y camiones 1960-1965....	112
3.4	Producción de la Ford, G.M. y Chrysler en México 1960-83. 114	
3.5	Ventas de NISSAN mexicana 1965-1995	124
3.6	Penetración de Volkswagen en el mercado mexicano	127
3.7	Ventas de VW en el mercado interno	128
4.1	Inversión Extranjera Directa a México 1995-1996	143
4.2	Participación de la Industria Manufacturera en el PIB....	158
4.3	Participación de la Industria Automotriz en el PIB.....	158
4.4	Personal ocupado nacional y la relación con manufacturas.	160
4.5	Personal ocupado en manufacturas y su relación con la Industria Automotriz.....	160
4.6	Empleo directo en la Industria Automotriz mexicana	161
4.7	Exportaciones nacionales 1989-1994	162
4.8	Balanza Comercial de México	165

4.9	Balanza Comercial de México 1996 .(s/maquila).....	165
4.10	" " " " " (c/maquila)	165
4.11	" " Automotriz de México	166
4.12	" " " " " (s/maquila)	166
4.13	" " " " " (c/maquila)	166
4.14	" " " " "	166
4.15	Producción Mundial de Vehículos 1995	167
4.16	Evolución del PIB de México	174
4.17	Variación trimestral del PIB	174
4.18	PIB Manufacturero	174
4.19	Producción de vehículos en México 1960-1995	175
4.20	Demanda histórica y proyección en la Industria Automotriz mexicana	176

LISTADO DE CUADROS

2.1	Operaciones de la General Motors en el mercado 1920-1985	27
2.2	Producción Militar de Estados Unidos (Divisiones).....	31
2.3	Venta de Autos por sector en Estados Unidos 1955-1980....	31
2.4	Producción de vehículos de las países europeos	42
2.5	Participación de los grupos automotrices en el mercado europeo	50

2.6	Empresas japonesas bajo la Ley del subsidio	59
2.7	Asociaciones de la Industria automotriz japonesa	62
2.8	Producción de autos en el mundo 1960-1985	64
2.9	Producción automotriz japonesa 1941-1990	67
2.10	Producción doméstica y de ultramar en Japón	73
2.11	La industria automotriz en Argentina	78
2.12	Grupos empresariales automotrices en Argentina	79
2.13	La Industria automotriz en Brasil	83
2.14	Grupos empresariales automotrices en Brasil	84
2.15	La Industria automotriz en Chile	87
2.16	La industria automotriz en Perú	93
2.17	La Industria automotriz en Uruguay	96
2.18	La Industria automotriz en Venezuela	99
2.19	Producción de vehículos en América Latina 1960-1990	102
3.1	Inicio en la Industria automotriz mexicana	109
3.2	Principales aspectos de la ocupación en la Industria automotriz mexicana 1965	116
3.3	Cuadro comparativo por países	116
3.4	Registro de vehículos en circulación 1965	117
3.5	Cronología de Nissan mexicana	120
3.6	Decreto y Tratado de Libre Comercio	132
4.1	Destino de la inversión alemana en 1995	138
4.2	Inversiones alemanas en México 1993-1996	139
4.3	Inversión Británica en México 1992-1995	142

4.4 Cooperación entre empresas automotrices mundiales	149
4.5 Demanda de vehículos en el mundo para el 2002	150
4.6 Procedencia de los insumos de la Industria automotriz según rama de actividad de origen 1980	157
4.7 Estructura porcentual de los vehículos automotores registrados en México por entidad	163
4.8 Listado de los vehículos cuyas armadoras tienen planes de inversión en territorio mexicano	168
4.9 Idea preliminar sobre el desarrollo de las armadoras japonesas con planes de inversión	169
4.10 Industria automotriz mexicana	171
4.11 Pronóstico: principales variables económicas	173
4.12 Planes de producción de autos y camiones en México de 1995 a 2000	177

BIBLIOGRAFIA

- Arnesen, Peter. Is there enough business to go around?, overcapacity in the autoindustry. Center of Japanese Studies The University of Michigan 1988, 121p.
- Arnesen, Peter. The Japanese competition phase 2,Center of Japanese Studies, The University of Michigan 1987, 124p.
- Beranson, Jack. La industria automotriz en México, UNAM Instituto de Investigaciones Sociales, 1981 185p.
- Bell, John. The American Automobiles Industry, Cambridge Massachusetts Harvard University, 1993 465p.
- Erémond, Janine. L'industrie Automobile, Paris, editions Hatier 1954, 304p.
- Camarena, Margarita. La Industria automotriz en los países en desarrollo, Madrid, Banco Mundial, 1971, 115p.
- Campos, María. Reestructuración y desarrollo de la industria automotriz mexicana en los años ochenta, evolución y perspectivas Comisión Económica para América Latina, 1992, 191p.
- Cusumano, Michael. The Japanese automobile industry, technology and management, Nissan and Toyota, Cambridge University, 1989 437p.
- Chang, Su. The history of the Japanese autoindustry, Praeger edition Estados Unidos, 1981 344p.
- Cholula, Jorge. La industria automotriz ante el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, UNAM 1992, 405p.

- Doner, Richard. Automobile Industrialization, Berkeley California University of California, 1951. 139p.
- Dorbse, Knuth. From Fordism to Toyozism?, The social Organization of the labour process in the Japanese automobile industry, Berlin, International Institute for comparative social research, 1984 156p.
- Ehnis, Laura. Perspectivas del mercado de los automóviles en México y su impacto en la industria terminal, México Instituto Tecnológico Autónomo de México, 1992 111p.
- Fuss, Melvyn. Costs and productivity in automobile production: the challenge of Japanese efficiency, New York, Cambridge University, 1992, 441p.
- Frybourg Michael, Les systèmes de transport, planification et décentralisation, Paris, Editions Eyrolles, 1985. 154p.
- Genther, Ann. A history of Japan's Government, Business relation Ship, Center for Japanese studies, University of Michigan, 1990, 432p.
- Horie, Masao. Development in the Japanese automotive industry, Berlin Institute, 1984. 138p.
- Jenkins, Owen. Dependent industrialization in Latin America: the automotive industry in Argentina, Chile and México, Berkeley California, University of California, 1977 293p.

- Lifschitz, Edgardo. El complejo automotor en México y América Latina, México UAM, 1 85, 216p.
- Kalsch, Thomas. Industrial robots in the automobile industry, a leap toward automated Fordism, Berlin International Institute for comparative social research 1984 58p.
- Kasami, Nomura. Model Japan? characteristics industrial relations in the Japanese automobile industry, Berlin International Institute for comparative social research, 1985 243p.
- Paquien, Jorge. La industria automotriz en la ALALC, Buenos Aires Argentina, Instituto para la integración de América Latina, 1970 252p.
- Rubenstein, James. The Changing U.S. autoindustry, Berkeley California University, 1977, 218p.
- Shaiken, Harley. Automatización y producción de motores de automóviles en México, Estados Unidos y Canadá, trad. Jordi Micheli, UNAM, 1989 183p.
- Solchaga, Luisa. Las empresas transnacionales en la industria automotriz: el caso de Nissan mexicana, UNAM, 1993. 250p.
- Ynsaurrelle, Ernest. The political industrial recruitment Japanese automobile investment and economic development in america states, edited by William Green, New York, 1990 221p.