

76
2ejem.



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

**FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES
RELACIONES INTERNACIONALES**

**"LA APERTURA DE LA ECONOMIA
MEXICANA AL MERCADO MUNDIAL, LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: UN CASO DE
MODERNIZACION SIN APERTURA, 1985-1995"**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A :
DIANA VELAZQUEZ GARCIA



ASESOR: PROF. JOSE VARGAS MENDOZA.

MEXICO, D. F.

1998.

**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.

Para ti mami:

*Por estar junto a mi en todo momento,
por alentarme día con día a lograr mis metas
y ayudarme a ser lo que soy ... Gracias.*

TE AMO

Papito:

*Gracias por hacer mi sueño realidad y
estar conmigo en el momento más
importante de mi vida... TE AMO*

América:

*Te agradezco tu apoyo, tus consejos y tus
regaños: créelo, me fueron de mucha
utilidad.*

Mireya:

*Te dedico con todo mi amor este trabajo y
que sea fuente de inspiración para ti.*

Dieguito:

*Bebito, te quiero muchísimo y espero que
tu también logres la más grande ilusión
de todo estudiante universitario como yo.*

*Profesor José Vargas Mendoza:
Le agradezco su colaboración y atención
para la culminación de esta tesis.*

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 1

La situación económica internacional y la modernización de la economía mexicana

1.1 El fenómeno de la Globalización Internacional	1
1.1.1 Los factores que impulsan la Globalización Internacional.	11
1.1.2 Los cambio sobre los patrones políticos y culturales de las naciones.	21
1.2 Las repercusiones de la Globalización sobre las estructuras productivas de las naciones.	28

CAPÍTULO 2

La estrategia de apertura de la economía mexicana al mercado mundial.

2.1 La nueva estrategia de inserción de México al mercado mundial 1985-1995	31
2.2 El cambio en el sistema de permisos previos al establecimiento de aranceles	38
2.3 Repercusiones de la apertura comercial a la industria mexicana	45
2.4 Breve balance de la política comercial de México en el periodo indicado	49

CAPÍTULO 3

Panorama General de la Industria Automotriz a nivel mundial

3.1	Referencia Histórica	57
3.2	Las innovaciones tecnológicas de la industria automotriz mundial	67
3.3	Cambios en las relaciones de fuerzas entre los competidores de la industria automotriz	78

CAPÍTULO 4

México ante la nueva situación de la industria automotriz por la competencia internacional

4.1	Repercusiones de la industria automotriz norteamericana sobre la industria automotriz mexicana	88
4.2	Política del gobierno mexicano hacia la industria local automotriz	94
4.3	Situación de la industria automotriz ante el Tratado de Libre Comercio	116
4.4	Perspectivas para la industria automotriz en México	125

CONCLUSIONES	128
---------------------	-----

BIBLIOGRAFIA	132
---------------------	-----

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de tesis pretende proporcionar una visión panorámica de la influencia y desarrollo que ha tenido en nuestro país la industria automotriz.

En los últimos años la economía mundial ha experimentado diversas transformaciones como resultado de la crisis internacional, que se ha caracterizado por el lento crecimiento económico, la descomposición social y la inestabilidad política; aunado al nuevo escenario internacional que se gestó a partir del derrumbe de la Unión Soviética y la repentina desaparición del Bloque del Este a fines de los ochenta, y cuyas proporciones se han reflejado en el desarrollo económico mundial; los efectos de estos cambios han venido a sumarse a un fenómeno que se ha supeditado tanto en el ámbito político y económico como en el social y cultural: Globalización.

En su vertiente económica el proceso de Globalización es resultado de los cambios notables en el comercio y la inversión internacionales, donde el desempeño del mercado nacional adquiere dimensiones de carácter mundial.

De esta forma, los patrones industriales y comerciales debieron ser modificados en términos de la nueva dinámica internacional, determinada por las nuevas condiciones de producción y competencia universal, combinando la tecnología, la elevada calidad fijada por los parámetros mundiales, los bajos costos y, con ello, la gradual desaparición de los mercados nacionales.

Como parte de esas tendencias, el mundo industrial inició una profunda reestructuración sustentada en la revolución tecnológica, en la informática y en las comunicaciones, por lo que numerosas naciones implementaron diversas estrategias dirigidas a la reconversión de la industria y a la adecuación de sus procesos productivos así como a las necesidades de la Globalización. Asimismo,

la implementación de reformas económicas y la liberalización comercial fueron el común denominador para integrarse a la nueva competencia mundial.

Dentro de este contexto, la industria automotriz mundial juega un papel preponderante, debido a su rápida adecuación a las nuevas tecnologías (automatización flexible o programable, basada sobre los principios electrónicos e informáticos) en sus actividades productivas, como respuesta a las exigencias de los mercados internacionales y a la creciente competencia derivada de ello. En este sentido, la industria mexicana tuvo que ajustarse a las condiciones prevalecientes por medio de una intensa reestructuración en sus sistemas productivos, dando fin a toda una época de protección y defensa que sólo desalentó la innovación tecnológica, propició ineficiencias del aparato industrial y suscitó la baja productividad del trabajo.

En particular, la industria automotriz había comenzado a sentir los efectos de las nuevas tecnologías debido a la transformación de su tradicional modo de producción, basado en los principios fordistas, que junto con el desencadenamiento de la crisis petrolera de 1973-74, determinaron el surgimiento de nuevos competidores, y con ello, dieron un giro importante a las tendencias que hasta ese momento prevalecían.

La nueva etapa de la industria automotriz mundial se caracterizó por el ascenso de Japón como principal fabricante automotriz del mundo con la difusión de su industria, pero sobretodo, por el protagonismo de su innovador sistema de manufactura llamado "producción ajustada" (dirigido a la producción de vehículos de bajo costo y de dimensiones pequeñas) en la escena mundial, dejando en segundo término a la industria automotriz de los Estados Unidos (dando fin a toda una era de dominio norteamericano) y la saturación del mercado de los países industrializados que motivó la búsqueda de patrones externos de abastecimiento a otras regiones del mundo como América Latina.

Es precisamente la situación de la industria automotriz en Estados Unidos (en un primer momento, su expansión y aprovechamiento de los bajos salarios de nuestro país así como el papel promotor del gobierno y en segundo término, en los últimos años su proceso de reestructuración), la que ha influido en la industria automotriz de nuestro país, por lo que su desarrollo y modernización se ha formalizado con la publicación de diversos decretos, que han regido su evolución y expansión, para finalmente ser incluido en la firma de un tratado de libre comercio con América del Norte y continuar con el modelo de apertura y liberalización comercial iniciado a principios de la década de los ochenta, afianzando la tendencia de nuestra nación a seguir con las políticas económicas y comerciales tendientes a su integración dentro del bloque regional de Norteamérica y con el resto del mundo.

La industria automotriz mexicana está constituida por el sector de empresas terminales que llevan a cabo la producción y ensamblaje de vehículos, y la empresa fabricante de autopartes; sin embargo, este estudio se centrará en el sector terminal debido a sus acelerados cambios en los últimos años, principalmente en aspectos como la especialización de la producción (diferenciación de producto), la expansión de las exportaciones, y por su alto grado de participación en el conjunto de la industria manufacturera, constituyéndose así como la más dinámica para la economía mexicana.

Es por eso que la situación de la industria automotriz mexicana se delineó en condiciones de apoyo del gobierno federal, basado en considerables exenciones fiscales y en el desarrollo de infraestructura, que ha permitido a las firmas automotrices establecidas aprovechar las ventajas comparativas que representan los bajos salarios, la ubicación estratégica con los estados del norte de México, y las ventajas comerciales complementarias.

He tomado como período 1985-1995, porque en ese lapso ocurrieron cambios importantes en el comercio exterior de México que, en particular, afectaron a la industria automotriz, en el sentido de obligarla a modernizarse y a abrirse a la competencia exterior, sólo que en condiciones excepcionales por tratarse de una actividad con una alta composición orgánica del capital y con una estructura monopólica que le permitió negociar su apertura de manera gradual y que comenzó desde 1994, cuando el conjunto de la economía empezó a abrirse desde 1985.

Mi proyecto de investigación se aboca a desarrollar los siguientes objetivos:

- a) Plantearé el papel que juega el proceso de Globalización dentro de las transformaciones implementadas en la economía mexicana.
- b) Señalaré las repercusiones de la Globalización sobre las estructuras productivas de los países.
- c) Estudiaré el proceso de apertura de la economía mexicana como estrategia para su inserción al mercado mundial.
- d) Expondré las políticas comerciales que llevó a cabo el gobierno mexicano y su trascendencia en la industria automotriz nacional.
- e) Plantearé el tipo de innovaciones tecnológicas que se han dado en la industria automotriz.
- f) Describiré cuál es la situación particular que guarda la industria automotriz mexicana con respecto a la estadounidense.

La hipótesis que orienta la investigación es:

- La apertura comercial tuvo un carácter acelerado para México en la medida en que la presión internacional de la Globalización económica y de la superación de la crisis internacional jugaban en contra de mantener una economía protegida. La exigencia de exponer a la industria mexicana a la competencia mundial data desde los años sesenta; cuando la industria mexicana comenzó a modernizarse en los diferentes sectores de la industria pesada como la química, la automotriz, la acerera, etc.; en lugar de elegir la vía de la apertura en esa época, continuó con el proteccionismo excesivo que se había practicando desde los años cuarenta, en esa medida, por lo que respecta a la industria automotriz se vio beneficiada por de esa política proteccionista, ya que le garantizaba altos precios en el mercado interno, altas ganancias y le aseguraba precios de monopolio; sin embargo, a partir de la década de los ochenta, en un contexto de Globalización y modernización mundial de la industria, México no pudo abstraerse de ese proceso y tuvo que abrir su economía y modernizar a su sector productivo; en esas condiciones, la industria automotriz tuvo que modernizarse, sólo que en este caso se abrió a la competencia extranjera de manera gradual y selectiva.

En síntesis, la superación de la crisis económica mexicana obligó a la modernización, la eficiencia productiva y creó la exigencia de exponer a la industria nacional a la competencia externa, que se conjuntó paralelamente con la presión que significaba la Globalización y la superación de la crisis del capitalismo mundial.

Para cumplir con tales líneas de investigación, se abordará en el primer capítulo las tendencias en la economía internacional como producto del proceso de globalización, los factores que la impulsan y sus efectos en los patrones políticos, culturales y productivos de las naciones.

El segundo capítulo comprende una descripción y análisis del proceso modernizador en la economía mexicana para insertarse al mercado mundial, así como la búsqueda de un nuevo impulso de crecimiento económico por medio del cambio en sus políticas comerciales, cuya finalidad fue y sigue siendo el desarrollo nacional y la estabilidad del país.

En el tercer capítulo se hace referencia al panorama general de la industria automotriz mundial a través de un repaso de sus antecedentes históricos, los cuales nos permiten situar en el tiempo su inicio y desarrollo, derivado de los importantes cambios experimentados en sus sistemas de producción, organización, administración y comercialización; adquiriendo enormes alcances económicos y sociales que la han llevado a ser uno de los pilares en cuanto a avances tecnológicos e industriales de numerosos países, por su capacidad en la generación de empleos y por su vinculación con otras ramas productivas, lo que la hace un factor esencial dentro de toda sociedad; pero donde al mismo tiempo, se han desarrollado constantes conflictos de los grandes productores por su supremacía en el mercado mundial.

En el cuarto y último capítulo de este trabajo se desarrolla el comportamiento de la industria automotriz mexicana dentro de las condiciones imperantes a nivel mundial, por la competencia desarrollada al interior del mercado estadounidense y su estrategia para incluir a nuestro país como alternativa para salir de su crisis, respondiendo así a un proceso de integración del mercado automotriz en América del Norte por medio de un acuerdo trilateral de libre comercio, a fin de crear las condiciones para aprovechar las ventajas y costos que ofrece cada país, y elevar la competitividad de la zona; dicho acuerdo pone fin a toda una etapa de protección del sector por medio de la emisión de decretos que implicaban la participación de la industria mexicana en la producción y exportación de automóviles; asimismo, se evaluarán estas políticas del gobierno mexicano así

como las condiciones en las que entró México al Tratado de Libre Comercio y sus perspectivas en el futuro.

Finalmente, abordo la parte relativa a las conclusiones, a fin de refrendar las cuestiones planteadas a lo largo del presente trabajo.

El marco teórico que guía a la presente investigación está implícito a lo largo del trabajo, pero en términos generales puede resumirse en lo siguiente:

Mi objeto de estudio es la industria, específicamente la industria automotriz que se caracteriza por ser un sector de alto volumen de inversión y una gran penetración al mercado mundial con exportaciones tanto de tipo terminal como de autopartes. Para estudiar a esta industria se tiene que partir del concepto de división social del trabajo que supone la existencia de productores de mercancías de distinta naturaleza, hecho que lleva implícitamente la noción de mercado; es decir, el intercambio mercantil entre estos productores.

Para explicar cómo se conforma la industria de un país y cómo se constituye un tipo de industria en particular, tenemos que observar como evoluciona la división social del trabajo. Esta división nace de la transformación de los productos de la agricultura en mercancías, una clase particular de producción agrícola se separa para dar origen a una clase particular de producción industrial; por ejemplo: la extracción del hierro de la producción del carbón y, así sucesivamente; hasta llegar a una separación total de la agricultura y la industria, donde ésta última pasa a ser el eje dominante de la producción capitalista, se vuelve proveedor de medios de producción para la propia agricultura, y con el paso del tiempo, se convierte en el sector más dinámico de la acumulación de capital.

Pero para su constitución y desarrollo requiere del paternalismo estatal a través de la política de protección a la industria que en una primera etapa, conforme a

Bujarin¹, se caracteriza por ser una protección defensiva consistente en el establecimiento de barreras aduanales con el fin de proteger a la industria de la competencia exterior. En una segunda etapa, toma un carácter ofensivo que tiene que ver con el apoyo directo del Estado a los grandes monopolios para apoyar la concurrencia de éstos en el mercado mundial a través de una serie de mecanismos que van desde apoyos económicos directos (subsidios al gran capital) hasta cuestiones que tienen que ver con la diplomacia y la instalación de bases militares en el resto del mundo, con el fin de garantizar la propiedad de los activos físicos y financieros de estos grandes monopolios.

En este contexto, la industria automotriz es una clase representativa de la industria en general, que se desarrolla a partir del surgimiento de productores que destinan su esfuerzo laboral a la creación de una serie de objetos específicos (vidrio, llantas, hule, acero, aluminio, etc.) que dan como acabado final un automóvil o un autotransporte de carga, etc., y se rige por el desarrollo de la industria en general.

Una característica que la distingue de otras ramas industriales como la textil (por ejemplo), es que desde su nacimiento, el sector automotriz ha sido una industria de alto volumen de inversiones y de una elevada composición orgánica del capital; exige que sus procesos productivos tengan un alto nivel de competitividad y sigue el mismo patrón de comportamiento que cualquier otra clase de industria en términos de lo que es la evolución de su propio mercado: empieza por abastecer el mercado local, luego regional, después el nacional y finalmente el mercado mundial.

En esas circunstancias también se ve sujeta a la orientación del desarrollo de la

¹ Para mayor detalle véase, N. Bujarin, La economía mundial y el Imperialismo, Cuadernos de Pasado y Presente, novena edición, México, 1984, p. 33-112; Marx, Karl, El Capital, Tomo 1, capítulo 13, FCE, 1975; Lenin, Ilich, El Desarrollo del Capitalismo en Rusia, capítulo 1, Editorial Progreso, Moscú, 1978.

industria global y a la política económica que implementa el Estado; por ejemplo, cuando se trata de mantener un sistema cerrado de economía, este tipo de industria es de las más beneficiadas por el carácter monopólico que toma y, en consecuencia, tiene precios internos cautivos y ganancias derivadas de su misma posición monopólica; en una etapa de economía abierta, su propio carácter monopólico le permite enfrentar en mejores condiciones productivas y financieras a la competencia externa y negocia con mayor nivel de poder económico su inserción al mercado mundial, situación que otras industrias con estas características (bajas inversiones) no pueden hacer.

CAPITULO 1: LA SITUACION ECONOMICA INTERNACIONAL Y LA MODERNIZACION DE LA ECONOMIA MEXICANA

1.1 EL FENÓMENO DE LA GLOBALIZACIÓN INTERNACIONAL

Hasta antes del siglo XIX no se podía hablar propiamente de una economía internacional porque existía una limitación que se manifestaba en la confinación del comercio mundial entre algunas regiones o grupos comerciales, definidos por su cercanía geográfica¹ sólo cuando aparece el monopolio desde 1860 en adelante, fue cuando se constituyó una auténtica economía internacional y, lo que caracterizó al capitalismo moderno en el que imperó el monopolio fue la exportación de capital² que se convirtió en una característica de la época. Desde ese entonces se puede hablar ya de una verdadera economía mundial, por el aumento de la productividad laboral y del desarrollo de las fuerzas productivas que implicó el surgimiento de los monopolios. El control del mundo por las potencias capitalistas junto con la internacionalización del capital son conceptos que pueden ubicarse desde ese periodo hasta la actualidad.

Quizá la razón más sobresaliente para señalar que antes de finales del siglo XIX podía hablarse ya de una economía internacional, es por la combinación de una inmensa expansión productiva y comercial con la reunión del conjunto mundial en algo que se acercaba en mucho a una unidad económica, mediante una red de transacciones comerciales y financieras. Conforme se fue desarrollando el comercio y las inversiones entre los países, también se fue desarrollando el concepto de internacionalización del capital, el cual implica el crecimiento mucho más rápido del comercio mundial, debido a la expansión de las inversiones y transacciones comerciales que del crecimiento del producto mundial.³

¹ Ashworth, William, Breve Historia de la Economía Internacional, FCE, México, 1978, p.222.

² Lenin Ilich, Imperialismo fase superior del capitalismo, Editorial Progreso, Moscú, p. 60-65.

³ Dabat, Alejandro, "La Globalización Mundial y las alternativas de desarrollo", En Revista Nueva Sociedad, No. 32, julio-septiembre 1994, Caracas, Venezuela.

A partir de la Segunda Posguerra, el capitalismo vivió una etapa de expansión sin precedentes, sometiendo a regiones precapitalistas a su ámbito, que afianzó el concepto de internacionalización del capital y creó una esfera única de reproducción económica en el mundo. Sin embargo, hacia principios de los setenta, el sistema entró en una fase de crisis que implicaba el agotamiento de su etapa precedente, y abría la exigencia de un cambio global para superar esa crisis que tomó forma bajo el proceso de reestructuración y de Globalización económica. Es importante señalar este aspecto debido a que es la base para dar una explicación del concepto de Globalización Económica.

La economía mundial bajo el denominador de la Globalización puede definirse como el nuevo nivel y estructura de la internacionalización de la vida económica, política y social del mundo; como efecto de la combinación de la revolución informática, reestructuración capitalista, interdependencia económica, unificación y reorganización del espacio geopolítico internacional e interdependencia ecológica mundial.

Algunos de los rasgos más sobresalientes de este proceso se han manifestado en el altísimo nivel alcanzado por el comercio internacional en relación a la producción mundial que debilitó la centralidad del mercado nacional como núcleo central del intercambio comercial, la aparición de un conjunto de avanzadas tecnologías que han evolucionado los procesos y estructuras industriales, la conformación de alianzas estratégicas por las empresas transnacionales y, la configuración de bloques comerciales regionales para ampliar el espacio económico de los estados nacionales y competir más eficazmente.

Aunque el término de Globalización no es nuevo, este proceso se aceleró sobretodo durante la década de los ochenta, junto con otros eventos tales como el rápido crecimiento de los mercados financieros internacionales con la consiguiente circulación de grandes cantidades de dinero difícilmente regulables

por las autoridades monetarias públicas, el incremento de fusiones y adquisiciones tanto nacionales como internacionales que en un futuro influirán en la reestructuración industrial global y en la competitividad internacional, la constante homogeneización a escala mundial de las preferencias de consumo, normas de productos y métodos de producción y, por último; una visible tendencia, por parte de las grandes compañías a depender menos de la riqueza de cualquier economía nacional⁴.

Como la Globalización es un proceso en curso y aún no ha concluido, se han desarrollado diversas interpretaciones para su comprensión y, por ser un número considerable, sólo plantearé las más importantes entre las que se encuentran:

a) Teoría de la Internacionalización del Capital.

Los preceptos de esta corriente surgen a partir de que el capitalismo retoma su expansión por el mundo después de la Segunda Guerra Mundial y, se inicia un proceso de internacionalización del capital⁵ que va a alterar las condiciones originales de los movimientos y de las formas de reproducción del capital en el ámbito nacional, tornándose más importante con el fin de la Guerra Fría.

Esta connotación internacional que adquiere el capital acelera el desarrollo y la diversificación de la denominada "fábrica global", ya que se intensifica el proceso de dispersión geográfica de la producción o de las fuerzas productivas incluyendo la tecnología, la fuerza de trabajo, la planeación y el mercado. En este sentido, se crean nuevas formas de organización del proceso de trabajo (toyotismo) y producción a nivel mundial en términos de flexibilización y subcontratación, ampliamente agilizados por la automatización, la robotización, la microelectrónica y la informática.

⁴ Louis Emmerij. (t. esp. Arturo Aparicio), Globalización, regionalización y comercio mundial, El Economista Mexicano, México, Revista del Colegio Nacional de Economistas, octubre-diciembre 1992, p. 89-101.

⁵ El proceso de internacionalización del capital es un proceso de formación del capital global, entendido como una forma nueva y desarrollada del capital en general.

En términos generales, la internacionalización del capital como relación social, extiende el proceso de trabajo al plano mundial y fragmenta el trabajo social no sólo en el ámbito local, nacional y regional sino en el mundo como un todo y de la misma manera acelera la internacionalización de los procesos productivos.

La trascendencia del capital modifica o transforma radicalmente algunas de las características tradicionales del Estado-nación; las condiciones y las posibilidades del concepto de soberanía, proyecto nacional y la liberalización de las políticas económicas son determinadas por las exigencias de las instituciones multilaterales, organizaciones transnacionales y/o corporaciones mundiales que se sostienen por encima de las naciones. De tal forma que en el desarrollo histórico de la internacionalización del capital, el Estado-nación tiene que considerar cada vez con más seriedad su realidad externa, en la medida en que ciertas partes del Estado (unas más que otras) tendrán que someterse a la situación internacional.⁶

Por último, se puntualiza la idea de que la aceleración de la globalización del capitalismo como modo de producción (delineado por la dinámica y versatilidad del capital como fuerza productiva), así como el surgimiento de una nueva división internacional del trabajo y la dispersión territorial de las actividades industriales, motiva la noción del fin de la geografía; es decir, como un concepto aplicado a las relaciones financieras internacionales donde se habla de un estado de desarrollo económico en el que la localización geográfica ya no importa en materia de finanzas por lo que los mercados financieros adquieren el poder real⁷.

b) La Interdependencia de las Naciones.

Este enfoque da prioridad a la sociedad mundial vista como un sistema social complejo, en el cual se encuentran otros sistemas más o menos simples y

⁶Octavio Ianni, Teorías de la globalización, México. FCE, 1996, p. 34.

⁷ *Ibid.*, p. 38.

complejos, tanto autónomos y relativamente autónomos como subordinados o subsistemas y, se orienta hacia la visualización de los arreglos sociales mundiales en términos de totalidad, ya que permite investigar las relaciones entre las interacciones de alcance mundial y los arreglos sociales en los niveles local, nacional y regional.

Se analiza la idea de que la sociedad mundial puede ser vista como un sistema y se plantea a su vez la tesis de que el mundo se constituye por un sistema de actores o por un escenario en el cual se movilizan y predominan los actores, que pueden ser: Estados nacionales, empresas transnacionales, organizaciones bilaterales y multilaterales, etc.; sin embargo, dentro del sistema mundial los Estados nacionales desempeñan el papel de los actores privilegiados (aunque frecuentemente desafiados por las corporaciones y empresas) ya que concentran muchas de las relaciones, reivindicaciones, negociaciones e integraciones que articulan el sistema mundial, de ahí el esbozo teórico de la interdependencia de las naciones. Por eso, mucho de lo que ocurre y puede ocurrir en el ámbito de la Globalización se sintetiza en nociones producidas en el juego de las relaciones entre países (diplomacia, alianza, pacto, paz, bloque, etc.)⁸.

Es el concepto de interdependencia, el que igualmente se centra en las relaciones exteriores diplomáticas y reconoce a los Estados nacionales formalmente iguales en su soberanía a pesar de sus desigualdades y jerarquías; así como también se apoya siempre en el emblema o paradigma de la sociedad nacional del Estado-nación, reconociendo que es desafiado por las relaciones internacionales, por el juego de las alianzas o disputas entre bloques geoeconómicos o geopolíticos, por las exigencias de la soberanía y las luchas por la hegemonía.

⁸ Ibid., p.46

Los estudios inspirados en la tesis de la interdependencia de las naciones procuran reconocer aspectos más o menos nuevos y notables de la mundialización, pero siempre basados en el emblema de la sociedad nacional, o mejor dicho, del Estado-nación; en el supuesto de que la esencia del Estado es la soberanía, una soberanía que es drásticamente redefinida en el juego de las relaciones, procesos y estructuras que constituyen la sociedad global.

La tesis de la interdependencia de las naciones es una elaboración sistémica de cómo se desarrolla la problemática mundial, por lo que la interdependencia significa mutua dependencia y, en la política mundial, la interdependencia se refiere a las situaciones caracterizadas por los efectos recíprocos entre naciones o entre actores de diferentes naciones; de la misma manera, se reconocen las disparidades entre los Estados nacionales, en cuanto a la capacidad de actuación en el escenario mundial en términos políticos, económicos, militares, geopolíticos y geoeconómicos.⁹

Un aspecto importante de esta visión es el hecho de que el mundo ya no puede ser visto como un conjunto de naciones y un conjunto de bloques económicos y políticos, sino que debe ser visto como un conjunto de naciones y regiones que forman un sistema mundial mediante acuerdos de interdependencia.

Como se ha mencionado con anterioridad, el Estado-nación se reconoce como el actor por excelencia del sistema mundial, sigue siendo el principal emblema de la interpretación sistémica de la mundialización, aún cuando existan otros actores poderosos en el ámbito mundial, tales como las organizaciones internacionales, éstas son consideradas como agencias de servicios; es decir, son canales por medio de los cuales los Estados se prestan servicios mutuamente y son considerados como elementos suplementarios del sistema mundial destinados a

⁹ Ibid. p. 53

hacer por los Estados algunas de las cosas que éstos no pueden realizar por sí mismos.

La dinámica de las relaciones que constituyen la Globalización reducen o anulan los espacios de soberanía incluso para las naciones desarrolladas, la incapacidad de los Estados nacionales para responder a un medio global problemático resultará en la delegación de tareas y recursos a los foros y agencias internacionales lo cual implica una tendencia democrática. En el ámbito del sistema mundial se plantea también el problema de la hegemonía; es decir, el Estado nación más fuerte e influyente que monopoliza técnicas de poder y que ofrece o impone directrices a los otros.¹⁰

Para este enfoque, los temas de soberanía y hegemonía adquieren relevancia en la medida en que se está viviendo una época en que el mundo se vuelve un escenario de muchas naciones, en general monopolizadas por algunas más fuertes.

La teoría sistémica del mundo en su parte final comprende las nociones de occidentalismo y capitalismo como los patrones o ideales, así como las instituciones que ordenan la organización y la dinámica de la mundialización delineada en los moldes del capitalismo occidental.

c) Teoría de la Aldea Global.

Para esta corriente el antecedente histórico de lo que llegaría a ser la Aldea Global se inicia hacia finales del siglo XX, con el surgimiento y consolidación de los monopolios, trust y cárteles, que tejían geoeconomías y geopolíticas de sistemas imperialistas. La noción de la Aldea Global es definida como una expresión de la globalización de ideas y valores socioculturales y es vista como

¹⁰Este análisis es abordado por los autores Karl W. Deutsch, Antonio Causese y Oscar Schachter, en Octavio Ianni, Teorías de la Globalización, México, FCE, 1996, p 52.

una teoría de la cultura mundial, entendida como una cultura de masas, símbolos, lenguajes que crean el modo en el que unos y otros se sitúan en el mundo.

Esta visión se dirige principalmente al desarrollo y gran influencia de las tecnologías de la electrónica y la informática en los medios de comunicación¹¹ que van adquiriendo mayores recursos y distancias; favorecidos por esas tecnologías, rompen con las fronteras, culturas y conforman una cultura de masas mundial, tanto por la difusión de las producciones locales y nacionales como por la creación directa en escala mundial.

En el ámbito de la Aldea Global prevalecen los medios electrónicos como un poderoso instrumento de comunicación, información y explicación de lo que pasa en el mundo; en el ámbito de la sociedad mundial en formación, cuando son cada vez más numerosas y generalizadas las señales de globalización, las más diversas realidades sociales en sus expresiones económicas, políticas y culturales, adquieren nuevas configuraciones.

Cada una de las corporaciones mundiales de los medios de comunicación, y todas en conjunto, ejercen influencias más o menos decisivas en las formas en que las colectividades e individuos se sitúan ante las configuraciones y movimientos de la realidad social en los ámbitos local, nacional, regional y mundial.

Esa misma formación de la Aldea Global ha generado la necesidad de una comunicación más universal que ha empezado a superar los límites establecidos por las barreras de las lenguas y, la difusión del inglés como lengua universal ha transformado los patrones vigentes de comunicación internacional.

¹¹Davis A. Foulger desarrolla la idea de la expansión de la Aldea Global, por el progreso de los medios de comunicación, sobretodo del correo electrónico y los textos informativos por ordenador, los cuales han permitido que "los individuos puedan transmitir mensajes a una comunidad amplia y dispersa geográficamente y recibir a su vez respuestas, por lo que se están llenando con rapidez los vacíos en el intercambio entre las grandes audiencias". Davis A. Foulger, La Aldea Global, Suplemento Especial: Ideas, Medios y Cultura, World Media Network. La Jornada, 30 de mayo de 1994, p. 17.

d) La Teorización de las Economías-mundo.

La idea de las Economías-mundo¹² surge ante los desafíos de las actividades, producciones y transacciones que ocurren tanto entre países como por encima de ellos y más allá de ellos.

La visión de la Economía-mundo es definida como la economía de una porción de nuestro planeta desde que forma un todo económico y es representado como una triple realidad: ocupa un determinado espacio geográfico y por lo tanto tiene límites que la explican y que varían aunque con lentitud de vez en cuando, con largos intervalos y con rupturas. Asimismo, una Economía-mundo se somete a un polo o centro determinado por una ciudad dominante, como una gran capital económica; sin embargo, pueden existir y hasta de forma prolongada dos centros; no obstante, uno de los centros acaba siempre por ser eliminado.

De acuerdo con esta corriente, todas las economías-mundo se dividen en zonas sucesivas que se explican por su situación geográfica: primero, el corazón, entendida como la zona que se extiende en torno al centro; después vienen las zonas intermedias en torno al eje central y, finalmente, surgen los márgenes vastísimos que en la división del trabajo que caracteriza a una economía-mundo, más que participantes son subordinados y dependientes, las llamadas zonas periféricas.

El desarrollo de un sistema-mundo¹³ tiene como propósito el desarrollo transnacional del capital. Las economías nacionales son cada vez más interdependientes y los correlativos procesos de producción, intercambio y circulación adquirirán alcance global; muchas industrias de trabajo tipo intensivo

¹² Un importante representante de esta corriente es Fernand Braudel, quien define a las economías-mundo como la economía del mundo globalmente considerado, el mercado de todo el universo.

¹³ Para Immanuel Wallerstein un sistema mundial es un sistema social que posee límites, estructuras y grupos; su vida resulta de las fuerzas conflictivas que lo mantienen unido por tensión y lo desagregan en la medida en que cada uno de los grupos busca remodelarlo en su beneficio.

han sido reubicadas en regiones con estructuras de costos de trabajo relativamente bajas y aunque las nuevas tecnologías destaquen la disponibilidad de fuerza de trabajo altamente cualificada, favorecen los desarrollos recientes de capacidad productiva en países industrialmente avanzados; esta reestructuración de las actividades económicas se beneficia de dos factores que actúan conjuntamente: el rápido cambio tecnológico y la creciente integración financiera internacional.

La propia dinámica de las economías-mundo donde emergen y se desarrollan los procesos configuran los ciclos geohistóricos de larga, media y corta duración. El mismo juego de las fuerzas productivas, la misma lucha por los mercados, el mismo empeño de innovar tecnologías y mercancías son procesos que se desarrollan continua y periódicamente al interior de las economías-mundo, todo eso constituye el fundamento de la dinámica progresiva y errática que conforma los ciclos de larga duración, los cuales señalan el nacimiento de la transformación, la decadencia y la sucesión de las economías-mundo.

Dado que el proceso de Globalización ha venido transformando el comportamiento y la estructura de la economía mundial, así como la progresiva integración de las economías nacionales a la dinámica del los mercados internacionales y, junto con diversos factores, que serán motivo de estudio en el siguiente apartado, se han delineado las nuevas relaciones entre las naciones que han trascendido en una creciente interdependencia y cuyo impacto ha dado un importante giro a las tendencias económicas mundiales.

1.1.1 LOS FACTORES QUE IMPULSAN LA GLOBALIZACION INTERNACIONAL

Las tendencias emergentes que han impulsado el proceso de Globalización y que se ha manifestado por la creciente interdependencia que existe entre las naciones, comenzó con el aumento del comercio internacional y siguió con la internacionalización de las finanzas en los años setenta, cuando la magnitud de las corrientes internacionales de capital superó por primera vez la de las corrientes comerciales.

Desde mediados del decenio de los ochenta, se llevaron a cabo en la escena mundial profundos cambios que en términos generales, se caracterizaron por la llamada Globalización Internacional, la cual se expresó con el nuevo nivel de las relaciones sociales, políticas, culturales y ecológicas; debido principalmente, al desarrollo acelerado de la revolución tecnológica y de las comunicaciones, el elevado nivel logrado por el comercio internacional en relación al nuevo esquema de la producción global, la unificación de los mercados financieros internacionales, la creciente interdependencia económica combinado con la reorganización del espacio mundial y los efectos a nivel internacional de la ecología.¹⁴

En primer término, la presencia de una gran transformación impulsada por la tercera revolución tecnológica e industrial, ha sido el principal factor del cambio mundial debido al alto desarrollo alcanzado por la electrónica, la informática, la robótica, la difusión de nuevos patrones productivos y organizacionales, así como innovaciones en los microcomputadores, el láser y no menos importante el desarrollo de nuevos materiales y la revolución en las comunicaciones. De esta manera, el desarrollo tecnológico representó la constante superación y actualización de los métodos técnicos, de los procesos aplicados y de los

¹⁴ Rivera, Miguel A. y Dabat Alejandro, Las transformaciones de la economía mundial, en Alejandro Dabat (coord.), México y la Globalización, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, UNAM, 1994, p. 15-38.

materiales utilizados, a partir del continuo avance en la investigación científica y a su interacción con diversas disciplinas científicas.

La creación y desarrollo de esta tecnología engendró un nuevo ciclo en la competencia a nivel global y obligó a las naciones a adquirir tecnología para ser competitivos en el mercado mundial, ya que era necesario para no ser marginados del mercado internacional. En este sentido, la Globalización económica pone de manifiesto la profunda interrelación entre las naciones a causa de la gradual liberalización del comercio mundial así como la interdependencia de la producción industrial, la movilidad del capital a partir de la inversión transnacional y la migración internacional (resultado de los nuevos centros de industrialización con gran dinamismo económico y que se presentan como polos de atracción, la organización de los procesos productivos, los avances en los transportes y las comunicaciones que hacen posible el desplazamiento de los flujos migratorios de continente a continente).

El mundo industrial sufrió una gran transformación impulsada por la "Tercera Revolución Tecnológica" mediante la conjunción de tecnologías como la informática, robótica y biotecnología, que a nivel productivo se caracterizó por la automatización y la organización del trabajo en equipo (basado en el mejoramiento de la calidad del producto). De esta forma, las tendencias económicas mundiales se caracterizaron por el surgimiento de la producción y del mercado globales, por medio de la división de los procesos productivos más allá de las fronteras y la consecuente transformación de la economía mundial en un mercado único; en el marco de la competencia internacional se destacó por la creciente interdependencia entre las economías nacionales, las industrias y las empresas y al mismo tiempo constituyó el resultado de la expansión del comercio internacional.

El nuevo esquema de producción global a través de la fábrica mundial, la subcontratación y el comercio intrafirma, así como la descentralización del proceso de producción en partes, componentes y diseño de productos y servicios, dio como resultado el cambio de los mercados nacionales hacia la apertura y su consecuente incorporación al mercado mundial, creando nuevas relaciones entre los países y entre los agentes económicos (empresas y gobiernos).

Este nuevo nivel de desarrollo alcanzado por el capitalismo a través de la fábrica mundial (descentralización y relocalización de los procesos productivos para adaptarlos a las ventajas comparativas nacionales y regionales) dio paso de una economía de volumen a la economía del valor,¹⁵ con lo que el comercio internacional alcanzó un alto nivel en relación a la producción mundial. La introducción de cambios en los métodos productivos hicieron posible la internacionalización de la producción, ya que se fragmentó sin importar el país o sector, facilitó el manejo de grandes volúmenes de capitales permitiendo su rápido desplazamiento y aceleró el desarrollo amplio de los servicios financieros; ello permitió a su vez un mejor conocimiento y comunicación de las decisiones que se pudieran tomar tanto a nivel de empresa como de gobierno. Estas ventajas no sólo implicaron la innovación tecnológica sino también el uso eficiente de la infraestructura y de los factores productivos, el mejoramiento en el nivel educativo y la capacitación de los recursos humanos, así como el desarrollo de nuevas relaciones interempresariales.

Los avances tecnológicos en la comunicación, información y transporte dieron un nuevo matiz a la forma en que las empresas y países comerciaban, la conformación de alianzas estratégicas entre los países y empresas pronto adquirieron importancia.

¹⁵René Villareal, La Globalización Económica, *Revista Mexicana de Política Exterior*, núm.35, 1992, p. 42.

De igual manera, se fue desarrollando una creciente integración de los distintos mercados, por lo que el comportamiento de los mercados financieros adquirieron gran movilidad para orientarse en cualquier mercado del mundo de manera inmediata y, en el ámbito financiero, la Globalización significó el conjunto de tendencias seguidas por intermediarios financieros del mundo para mantener un continuo y más fluido comercio de capitales, transferir o reducir incertidumbre y riesgos derivados de la volatilidad en las tasas de interés y tipos de cambio, así como promover la tendencia a la igualación de tasas de rendimiento de los activos entre los diferentes países.

El rápido crecimiento de los mercados financieros globales fue facilitado por la desregulación y modernización de los mercados bursátiles nacionales a través del desmantelamiento de los controles sobre los movimientos de capital entre los países, por un lado, y la nueva tecnología de la información por el otro. La Globalización en el sector financiero disminuyó de manera importante el poder central de los bancos para el control del precio de las divisas, acentuado por las fluctuaciones del tipo de cambio y la volatilidad a causa de la especulación y la limitada autonomía de las políticas monetarias y fiscales de los gobiernos.

El proceso de liberalización y desregulación de los mercados en los países desarrollados, se vieron favorecidos por el establecimiento de redes y sistemas productivos transnacionales, con lo que se incrementó la influencia de las empresas del exterior, pero también se caracterizó por la inestabilidad financiera a nivel mundial. Estos factores, en gran medida fueron generando una gran competitividad a nivel internacional que además de permitir un fácil acceso a los mercados productivos y financieros, también lograron fortalecer el proceso de integración mundial.

La nueva configuración del espacio capitalista mundial se manifestó por este proceso de integración, alentado con la creación de tres zonas económicas

(encabezados por Estados Unidos en América del Norte, Alemania en Europa y Japón en la Cuenca del Pacífico) que se expresaron por el establecimiento de barreras proteccionistas frente a las otras zonas, con el objetivo de fortalecer sus economías y así conquistar otros mercados del exterior; pero también constituyó un escenario de potenciales conflictos en el marco de la competencia.

A partir de esta integración en grandes bloques económicos, se establecieron condiciones de libre comercio, apertura y reciprocidad, para aprovechar las ventajas comparativas que permitían una complementación económica y la elevación de su capacidad exportadora para hacer frente a la creciente competencia a nivel internacional. Las nuevas formas de relación entre las naciones y el mercado global, se desarrollaron con la llamada interdependencia económica mundial, ya que se basó en los eslabonamientos productivos establecidos por el comercio, la inversión directa y los complejos productivos generados por las empresas multinacionales, con lo cual se estableció un nuevo sistema internacional de crédito inestable, por lo que la inversión de cartera se convirtió en la principal forma de inversión mundial de capital (ver cuadro 1).

CUADRO 1. INVERSIÓN DIRECTA Y DE CARTERA TOTAL MUNDIAL REAL							
Miles de millones de dólares							
	INVERSIÓN DIRECTA						
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Total	166128	171730	140388	144202	165102	157078	224207
Estados Unidos	36832	29951	31378	42660	78172	54465	95530
Francia	19498	34823	23932	31269	20605	22801	18734
Alemania	15261	24195	23719	19667	15275	16689	34894
Países Bajos	14893	15388	13565	14257	11708	16738	12060
Reino Unido	35484	19323	16307	18991	25516	28284	40325
Japón	44160	48050	31487	17358	13826	18101	22664
	INVERSIÓN DE CARTERA						
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Total	232371	128803	221431	214897	415967	271790	322976
Estados Unidos	22100	28800	45688	49166	146261	60290	98960
Francia	6653	8409	15716	18463	31499	24659	22901
Alemania	26635	15172	17958	48062	32728	55280	30258
Países Bajos	724	3588	4792	13430	10438	8601	15285
Reino Unido	63019	32634	55560	50846	131007	31831	67499
Japón	113240	40200	81717	34930	64034	91129	88073

Fuente: FMI, Balance of Payments Statistics Yearbook, 1996.

En segundo término, la reestructuración capitalista internacional se generó como resultado del deterioro de la hegemonía norteamericana en el ámbito monetario, comercial y de productividad ante el avance europeo y japonés, lo que marcó el inicio del proceso de cambio estructural en la economía mundial que se fue afianzando durante la década de los setenta y ochenta.

El capitalismo mundial enfrentó una de sus peores crisis en los años setenta, la cual se caracterizó por el descenso de la tasa de ganancia y, en consecuencia, una disminución de la capacidad de acumulación de capital, así como un aumento en los niveles de desempleo provocando una reducción en los ritmos de expansión de la productividad del trabajo. Esta crisis se reflejó en el bajo crecimiento internacional y en el rompimiento del crecimiento sostenido de la producción, de tal forma que las naciones sufrieron la caída de sus producciones internas, aumentos en las presiones inflacionarias, fuertes reducciones en sus productos industriales y el aumento vertiginoso en los índices de desempleo.

El nivel alcanzado por la crisis cuestionó y comprometió las políticas económicas de los estados (el llamado "Estado Benefactor" se mostró inviable), debido a la baja productividad, los cambios y presiones en la composición orgánica del capital, las dificultades progresivas de los mercados y la búsqueda de ganancias especulativas a través del sector financiero. Por tal motivo, se aceleraron los procesos de privatización y racionalización del aparato estatal así como la desburocratización, con el fin de resolver la pesada carga improductiva de las enormes burocracias. La reestructuración de las funciones estatales y la liberación de las economías, modificaron las ideas de intervención del Estado, la manera de combatir la inflación y la interrelación de los agentes económicos.¹⁶

¹⁶Juan Carlos Lerda, Globalización y pérdida de autonomía de las autoridades fiscales, bancarias y monetarias, Revista de la CEPAL, No. 58, Abril de 1996, p.63-69.

Las transformaciones de los estados nacionales por los procesos de privatización, desregulación, desburocratización y refuncionalización del poder público, confirmaron las nuevas relaciones entre el Estado y el capital, así como del Estado y la sociedad.

El paso irreversible hacia una reorganización estructural la inició Estados Unidos (bajo la presidencia de James Carter en octubre de 1979) con el elevamiento de las tasas de interés que se convirtieron en un poderoso imán para la penetración de fondos, lo que obligó a los demás países industrializados a reducir sus ritmos de actividad económica. Las políticas de restricción monetaria y fiscal implementadas en la década de los ochenta para superar la crisis, provocaron una profunda recesión que afectó a todos los países del mundo, pero también permitió sanear las economías por medio de ajustes fiscales y monetarios causando fuertes incrementos en el desempleo en los países, se redujo el gasto público y sobretodo el gasto social por medio de programas de restricción salarial y de recorte en los niveles de vida (se comenzó con los contratos colectivos de trabajo con el fin de flexibilizar el mercado laboral, para poder introducir nueva tecnología en condiciones ventajosas al capital). La microelectrónica, el proceso de automatización y la sustitución del trabajo manual, crearon enormes avances para la organización de los procesos de trabajo de todas las cadenas productivas.

Otro factor a implementar fue la remodelación de las bases productivas industriales en los países industrializados, aprovechar a las economías menos industrializadas como mercados para sus bienes de capital y como segmentos para articular el avance de nuevas ramas productivas o bien remodelándolas, incorporando los avances tecnológicos; todo ello incrementó la internacionalización del capital productivo y delineó los cambios en la división internacional del trabajo en que la industrialización de los países en vías de desarrollo intentan integrarse al mercado mundial por medio de la apertura de sus economías.

En este contexto de alta internacionalización de la vida económica, las acciones de reestructuración se abocaron principalmente a agilizar el aparato estatal, elevar la eficiencia y la productividad para competir, flexibilizar las relaciones laborales, incrementar las exportaciones de medios de producción, ampliar las inversiones directas e impulsar el despliegue de las operaciones bancarias internacionales para lograr mayores márgenes de ganancia.

En tercer término, las transformaciones del espacio geopolítico internacional producto de diversos factores históricos originados a partir de la década de los ochenta y comienzos de los noventa; en principio el derrumbe de la Unión Soviética y la consecuente desaparición del Bloque del Este puso fin a la etapa de la Guerra Fría, el término de la hegemonía norteamericana sobre el capitalismo mundial y el ascenso de nuevas potencias industriales, así como el surgimiento de nuevos capitalismos periféricos emergentes (producto de la combinación de los anteriores segundo y tercer mundo).

La caída de la Unión Soviética (URSS) significó la desaparición de un bloque mundial conjuntado por fuerzas políticas, sociales e ideológicas antagónicas al capitalismo. Su desplome se debió a un proceso de agotamiento del desarrollo mundial, estancamiento económico, decadencia del régimen burocrático-estatista y el debilitamiento progresivo de los consumidores frente al Estado.

El entonces presidente Mijail Gorbachov implementó reformas al sistema "desde arriba", intentó combinar la Perestroika (reestructuración económica) y con el Glasnost (democratización política limitada), pero no se obtuvieron los efectos esperados y, en cambio, ocasionó movilizaciones populares que terminarían con su desmembramiento; este fenómeno fue visto como el triunfo de la ideología promovida por el capitalismo sobre el decadente socialismo.

Los alcances de este fenómeno junto con la caída del muro de Berlín el 9 de noviembre de 1989 constituyeron, el fin de la Guerra Fría y el desenlace de la división bipolar del mundo; la desaparición de un sistema económico con respaldo político-militar hacia algunos países periféricos contrarios al sistema capitalista; el creciente peso de China (a partir del llamado socialismo de mercado y su incorporación al mercado mundial) sobre la escena internacional y, el surgimiento de tres potencias líderes Estados Unidos (EE UU), Alemania y Japón, que ha dado lugar a la constitución de tres grandes bloques comerciales.

La recesión internacional de los noventa comenzó en EE UU y se extendió a Alemania (por los problemas que se manifestaron a partir de la unificación, sumadas a la difícil situación del capital) y Japón (la crisis por la que atraviesa este país se debe en buena parte a la pérdida de competitividad internacional y el fin de su liderazgo bancario en la esfera mundial, así como la aparición de un rival poderoso "la Gran China").

Los países llamados emergentes están jugando un papel importante en el ámbito internacional por su dinamismo comercial, su capacidad de atracción de capital extranjero, su dinamismo interior y su capacidad de articulación regional. El éxito exportador asiático y la superación de la crisis de la deuda por algunos países latinoamericanos, aunado a las reformas económicas de apertura externa, privatización, desregulación, reforma del Estado, entre otras; favorecieron la reorientación del comercio y la inversión mundial hacia los países emergentes de Asia, América Latina, Europa Oriental y poco después Medio Oriente y África.

El cuarto y último término se refiere a la creciente destrucción del entorno ecológico mundial a consecuencia del desproporcionado crecimiento demográfico mundial, al crecimiento económico por la tendencia hacia la industrialización que afecta las condiciones ambientales (las grandes urbes han generado un proceso de contaminación por el uso de productos industriales tóxicos y los productos

domésticos que son peligrosos para la salud), la destrucción de los ecosistemas en nombre de la modernización (sobre explotación de los suelos, tala inmoderada en los bosques, el descontrol en la contaminación de los mares y ríos transformados como basureros, la desaparición progresiva de la capa de ozono que protege a la atmósfera de los rayos solares y el calentamiento del clima por el llamado "efecto-invernadero") ponen en serio riesgo la supervivencia de la especie humana.

El costo de esta devastación afecta a todos los países en su conjunto por lo que su solución depende de políticas e iniciativas tanto de los gobiernos como de las empresas y la sociedad civil de todo el mundo, para poder preservar el entorno ecológico que cada día está en riesgo de desaparecer. Se requiere de acciones concertadas donde los esfuerzos sean en todos los niveles: local, nacional y regional; regulando la actividad económica, educando a la población de los riesgos y, sobretudo, la voluntad tanto de los países industrializados como los periféricos.

Todos los procesos expuestos configuran una nueva dinámica mundial donde se integra y polariza a los países en torno a la lógica de funcionamiento global mucho más abierto, competitivo y macroregional, por lo que el nuevo nivel de internacionalización de la economía mundial redefine no sólo las nuevas relaciones de fuerza entre las grandes potencias, sino la forma de incorporación de los demás países y regiones al comercio mundial y, las corrientes de mercancías, capitales y fuerza de trabajo; que resultan ser fuertes presiones para las naciones tanto en su estructura interna como en la sociedad en su conjunto.

1.1.2 LOS CAMBIOS SOBRE LOS PATRONES POLÍTICOS Y CULTURALES DE LAS NACIONES

El panorama internacional se caracteriza actualmente por el creciente proceso de Globalización, lo cual nos lleva a reflexionar sobre la noción del Estado y de soberanía nacional. Los profundos cambios sociales, políticos, económicos y científicos, así como el surgimiento de nuevos problemas y la necesidad de solución de los anteriores, han cuestionado la validez de los enfoques y los esquemas que eran utilizados para el análisis de la realidad internacional.

Las diversas transformaciones sufridas por el Estado moderno a lo largo de la historia, se han derivado de la necesidad del sistema capitalista mundial para agilizar y eficientar el sistema de acumulación; de tal forma, que este modo de producción ha demostrado su capacidad de cuestionar el concepto de soberanía nacional y transformar las estructuras de los Estados nacionales, con el fin de hacer más activo el proceso de acumulación a nivel internacional.

Las tendencias actuales del capitalismo impulsan el proceso de Globalización, que se caracteriza por la creciente integración de las economías nacionales a la nueva dinámica de los mercados a nivel global, ya que la estabilidad económica y el crecimiento de los países dependen de su participación en la economía internacional. Este proceso de integración se refleja por la formación de alianzas entre países y entre empresas en grandes bloques económicos y que abren la posibilidad de establecer condiciones de libre comercio, apertura y reciprocidad, las cuales permiten la complementación económica y elevan la capacidad exportadora para competir con otros bloques.

De esta manera el concepto de Estado-nación ha empezado a ser rebasado por diversos factores económicos, políticos, tecnológicos y se ha demostrado su incapacidad para darles solución por lo que la transformación del Estado como

modelo de organización y dominación política en el mundo debe hacer frente al proceso de conformación de zonas o bloques económicos.

En este marco de interdependencia y conformación de zonas económicas, el concepto de soberanía debe ser revaluado; este fenómeno de la interdependencia genera mecanismos que tienen que ver con la autonomía de los gobiernos y disminuye su control estatal sobre los recursos internos, por lo que la transformación del Estado-nación como modelo de organización y dominación política en el ámbito de los bloques adquiere nuevas expresiones.

La interdependencia del comercio pone en evidencia las dificultades de los Estados, aislados de otros, para ejercer el control de su propio sistema económico. Las empresas multinacionales y los organismos internacionales, cuya creación se debe a la necesidad de promoción de la cooperación mundial económica, sus recursos y su capacidad de crear políticas, trascienden a la simple cooperación y se inicia el llamado "supranacionalismo"; este concepto, en determinadas etapas entra en conflicto con los lineamientos de la soberanía del Estado nacional.

Las funciones del Estado se definieron históricamente con la capacidad de éste para defender su territorio, para brindar seguridad física a sus ciudadanos y, en caso de que no fuese cumplido, su existencia podría ser breve. Los intereses del Estado también requerían su aplicación, sobretodo en el control de su destino económico.

Hoy en día, el Estado soberano adquiere nuevas dimensiones debido al proceso de apertura y a su integración con otros Estados; su responsabilidad crece en cantidad geográfica (bloques regionales), en intensidad comercial (bloques comerciales) y en extensión política (nuevas hegemonías); por lo que la realidad

estatista se amplia y se conserva en macroestados.¹⁷ La creciente interdependencia derivada de la formación de bloques (Estados Unidos, Japón y Europa) genera mecanismos que afectan la autonomía de los gobiernos y disminuye su control sobre sus recursos internos. De esta forma, la soberanía, parte fundamental en la configuración del Estado-nación moderno, se redefine por la misma integración de los Estados en un nuevo orden internacional globalizado y configurado por la consolidación de las grandes zonas económicas.

Con el fin de la Guerra Fría, la amenaza hacia el Estado-nación con carreras armamentistas y rivalidades militares fueron reemplazadas por nuevos tipos de amenazas tanto tecnológicas y económicas como de orden comercial.¹⁸

El Estado-nación es definido en función de las dimensiones y de la complejidad de la sociedad, da respuesta a la institucionalización y organización de la nueva sociedad tecnológica; es decir, el creciente intercambio de bienes y productos, las corrientes migratorias como efecto del bienestar económico, la facilidad de acceso a las comunicaciones, el progresivo acercamiento cultural derivado del desarrollo, el crecimiento de los bienes materiales de cultura y la influencia de los medios de comunicación están transformando de manera importante el concepto de soberanía para dar paso a un nuevo concepto en que la cooperación internacional es fundamental.

Es evidente que el Estado nacional ha sido afectado por el proceso de transnacionalización, debido a la transformación de la estructura y funcionamiento del sistema capitalista. El Estado-nación ha perdido su capacidad para controlar las fuerzas económicas transnacionales como efecto del control de las empresas

¹⁷ Arellanes, Paulino, "En busca de la nueva síntesis: Conjunción estado-mercado, nortización, neologismos políticos, pragmatismo, naturaleza-hombre, modernismo y socialismo-capitalismo". En Relaciones Internacionales, No. 60, octubre-diciembre 1993, p. 109-110.

¹⁸ Paul Kennedy, Ramón González (trad.) "El Futuro del Estado-nación", Quorum, Cámara de Diputados, Instituto de Investigaciones Legislativas, año 11, núm. 19, octubre 1993, p. 41-50.

transnacionales; en el aspecto económico, su influencia en gran parte de los mercados nacionales (demanda de bienes y servicios); en el plano tecnológico, por la introducción a gran escala de técnicas de alta concentración de capital y el ahorro en la mano de obra y, por último, el aspecto político, a través de las presiones ejercidas tanto en el ámbito público como en el privado. De esta manera, la pérdida de poder por parte del Estado-nación se refleja sobre las políticas fiscales y monetarias.

La comunidad internacional reconoce la soberanía, expresada como el ideal de los Estados que reconocen la interdependencia política mutua y reconocen los derechos de cada Estado a conducir sus asuntos internos sin interferencia externa; se acepta este derecho pero no es totalmente respetado, (Ley Torricelli¹⁹), no hay una autoridad supranacional que defienda este tipo de actos, pero es fundamental respetar los acuerdos internacionales que defienden la soberanía de los Estados y así crear un ambiente propicio para la cooperación a nivel mundial.

Se están desarrollando nuevas realidades, lo cual exige que las concepciones teóricas adquieran nuevos enfoques, es preciso que la cooperación internacional entre las naciones sea capaz de transformar los viejos lineamientos, en la que cada organismo internacional defendía determinados intereses, de ahí la importancia de crear o reestructurar alternativas de organización del poder político e impulsar la cooperación.

¹⁹ La Ley Torricelli nació en el seno del Congreso norteamericano el 9 de octubre de 1994 en contra de Cuba, en su parte medular esta ley establecía la prohibición de cualquier contacto de ciudadanos y empresas norteamericanas que radicaran en Estados Unidos y fuera de su territorio con la isla, sin embargo, el 12 de marzo de 1996 se agudizaron las sanciones por la instrumentación de una nueva ley llamada "Ley de Solidaridad Democrática y Libertad Cubana" firmada por el presidente William Clinton y más conocida como la Ley Helms-Burton, la cual poseía un mayor grado de agresividad que la Torricelli y endurecía a un más el embargo de Estados Unidos contra el gobierno de Cuba. Victor C. Garcia Moreno, Dos Temas sobre la Ley Helms-Burton, artículo inédito, Seminario de Derecho internacional, Facultad de Derecho, UNAM.

Esas nuevas tendencias no sólo trastocan la posición y los lineamientos del Estado-nación sino también alteran la tradición cultural, parte fundamental de toda sociedad, debido a que el fenómeno de la globalización modifica los procesos sociales característicos de esa cultura y cambia la significación que tenían con anterioridad.

El proceso de Globalización se ha manifestado por la incorporación de nuevas tecnologías comunicativas e informáticas que inciden en la reorganización social y cultural, debido al incremento en los intercambios materiales y culturales, conduciendo a la mayoría de los países a nuevas condiciones de organización por su constante interacción, lo que ha originado la actuación de nuevos patrones mundiales que se reflejan en el comportamiento y/o creencias de las diferentes sociedades. Asimismo, la influencia de las comunicaciones, el papel predominante del sistema financiero y el cambio en las políticas se han convertido en una realidad que ha acelerado el giro de los distintos modos de vida de los países, así como la eliminación de algunas formas tradicionales de convivencia y al mismo tiempo, ha cuestionado a las culturas y sus sistemas de creencias. La modernización reflejada en la tecnología debilita los sentimientos tradicionales de identidad y extenúa al Estado-nación como fuente de identidad.

Si bien es cierto que toda comunidad tiene un marco de ideas para definir los valores y darles vitalidad e incluye elementos universales como la sobrevivencia, justicia, conciencia del bien y del mal (con recompensas y castigos), satisfacción y respeto a sí mismo en el mundo real a fin de dar significado no sólo a la comunidad en su conjunto sino también legitimar instituciones como gobierno, empresas, universidades, etc., ésta por lo general cambia con gran dificultad a fin de adaptarse o ajustarse al mundo que le rodea.

La heterogeneidad cultural actual es variable en la medida en que cada país se inserta en el mercado mundial de mensajes y símbolos organizados por la

hegemonía norteamericana sobre lo imaginario: turismo, migración, empleo, negocios, idioma, así como la diferencia de las condiciones locales, regionales, de sexo, edad, religión, origen étnico, etc. son condiciones que marcan la forma de recibir los distintos procesos comunicativos.

Los patrones mundiales de consumo y estilos de vida que junto con la distribución mundial de imágenes e informaciones hacen de las culturas una sola, el proceso de adaptación o adopción de un tipo de cultura como la Occidental influyen de manera directa a otras aún cuando existe resistencia; en el caso de la industria del entretenimiento como la red de televisión mundial MTV impulsora del rock norteamericano y el cine (el segundo mayor sector industrial exportador de los Estados Unidos) difunde una "cultura" y marca una fuerte tendencia a la pérdida de los valores tradicionales y revela ciertas conductas que en algunas sociedades del mundo no son aceptadas (exaltación de la violencia, codicia, rebelión, etc.).

No es fácil comprometer o vencer las características culturales milenarias; sin embargo, ha resurgido de manera importante la fe religiosa y la etnicidad que en muchas ocasiones motivan o incrementan las tensiones tribales, étnicas y religiosas, así como el racismo. El fenómeno de la Globalización ha relativizado el papel de las religiones en la vida social, aunque ésta rebasa la órbita de la vida de un individuo para aparecer como una acción de colectividad, de un fenómeno social que presenta formas y matices diversos; sin embargo, en algunos casos se ha convertido en fundamentalismo religioso incapaz de permitir la intromisión de otras religiones así como culturas ajenas a sus preceptos tradicionales.²⁰

La intolerancia cultural y religiosa se ha manifestado también en el creciente racismo que impera en gran parte de los países, debido al grave conflicto entre algunos sectores o miembros de una sociedad contra ciertos grupos minoritarios

²⁰ La religión entendida como el conjunto de creencias o dogmas acerca de una divinidad y de una serie de sentimientos de veneración, marca la conducta individual y social para darle forma al culto.

en el cual la tendencia hacia el odio y discriminación llegan a trastornar la convivencia entre ellos y se muestra el odio desmedido por medio de la violencia, debido en buena parte a los problemas sociales o políticos que enfrentan algunos países lo cual provoca grandes olas de inmigración a otros países lejos del lugar de origen en busca de mejores oportunidades.

Debemos comprender que en tanto existan comunidades humanas que se relacionen y confronten unas con otras, las identidades étnicas o nacionales seguirán existiendo en el mundo; los nacionalismos culturales seguirán teniendo vigencia; respetar sus diferencias, sus profundidades históricas, sus distintas maneras de ver el mundo sin pretender imponerlas y posibilitando la tolerancia y el diálogo, puede ser fuente inagotable de desarrollo cultural permanente.²¹

El mundo enfrenta cambios profundos y a la vez complejos, los gobiernos y las diferentes comunidades y sus sistemas económicos y políticos deben adaptarse a este nuevo escenario. Entender y aceptar las dimensiones originadas por esas transformaciones requieren de una redefinición de nuevos valores pero que trasciendan internacionalmente; es decir, a todas las regiones y países expresados en términos de paz y ayuda mutua así como cooperación. Al mismo tiempo, crear e impulsar ideas o formas de convivencia para adecuarse mejor a los acontecimientos y tener un marco regulatorio especificando las diferencias entre las comunidades del mundo, pero que también sea capaz de proporcionar las bases para un consenso a nivel mundial.

El curso que está tomando este proceso plantea nuevos desafíos a las naciones, ya que los cambios generados no sólo han trascendido en el ámbito político y cultural sino también en el ámbito económico, acelerando la conformación de nuevas estructuras económicas nacionales e internacionales, en buena parte

²¹ Nivón, Eduardo, "Pensar la nación en los noventa". En La Jornada, suplemento La Jornada Semanal, Nueva Época, No.167, Domingo 23 de agosto de 1992, p.42-46.

motivadas por el progreso tecnológico que ha definido las nuevas relaciones entre los países como respuesta a la tendencia hacia una economía globalizada que ha determinado la adecuación y adaptación de las estructuras productivas al nuevo escenario internacional donde la competencia es un factor definitivo.

1.2 LAS REPERCUSIONES DE LA GLOBALIZACION SOBRE LAS ESTRUCTURAS PRODUCTIVAS DE LAS NACIONES

La década de los años setenta estuvo caracterizada por la desaceleración del ritmo de crecimiento de la economía mundial, lo cual dio como respuesta una profunda reestructuración sustentada en la superación del descenso de la rentabilidad y lograr un nuevo ciclo de expansión a largo plazo.

Un factor importante en el comportamiento de la economía mundial fue la revolución tecnológica, debido a la serie de cambios que comenzaron a gestarse en este período y que dieron origen a importantes transformaciones industriales que fueron evidentes por el cambio de componentes del sistema productivo: la máquina motriz, los sistemas de transmisión y comunicación, así como la utilización de la energía.²²

Una nueva forma de producción comenzó a desarrollarse desde la década de los setenta; la microelectrónica fue parte fundamental ya que sirvió como base de los nuevos modos de producir, de las nuevas formas de organización del trabajo (más integral), de las nuevas formas de comercialización de productos (a partir de la creación de nuevos bloques comerciales) y de una nueva división internacional del trabajo (a partir de la segmentación internacional de los procesos productivos). Las innovaciones tecnológicas (el microprocesador, los robots, etc.) sobre la

²² Miguel Angel Rivera Rios, El Nuevo Capitalismo Mexicano, Colección Problemas de México, Ediciones Era, 1992, p. 45.

producción industrial que comenzaron a predominar en los setenta, tomó auge en la década de los ochenta y permitió afrontar de manera efectiva la crisis.

La reestructuración económica a nivel mundial a partir de la década de los ochenta, implicó un conjunto de transformaciones sobretodo en el campo de la robótica, la microelectrónica, etc.. Estos nuevos ejes tecnológicos modificaron la mayor parte de los procesos productivos (sector agrícola, la industria automotriz, el sector textil, entre otros).

La modernización de la planta productiva comenzó por la creación e implantación de esquemas productivos versátiles y ajustables al desarrollo científico y tecnológico y, a una cada vez más cambiante demanda del mercado, a la instrumentación de una nueva forma de organización del trabajo basada en la flexibilidad que permitiera responder a los cambios en los modos de producción y, por último, a la organización de las actividades relativas a los procesos de producción para su integración con la tendencia a fusionar actividades tales como: administrativas y técnicas, de investigación y de producción, de diseño y mercado, etc..

La profunda reestructuración y modernización productiva se implementó con el fin de bajar los costos de producción, elevar la productividad y recuperar la calidad de los productos para competir a nivel mundial. La reorganización de la industria se inició con lo que se denominó "toyotismo", por la sustitución de los principios tayloristas y fordistas de segmentación de tareas, puestos fijos de trabajo, separación entre ejecución-concepción, entre producción y mantenimiento y entre calidad y producción.

La incorporación de equipo electrónico programable a las plantas industriales provocó una serie de efectos que influyeron de manera importante en la calidad de los productos (por la automatización de sistemas visuales y los sistemas de

medición de alta precisión), la productividad del trabajo y la rápida modificación en los planes de producción y, por último, la fabricación de una amplia gama de productos (con cambios de modelos y de volumen).

La creciente internacionalización comercial y financiera forzó a los países a impulsar el sector de las exportaciones y a abrir sus mercados internos para poder integrarse de manera efectiva al mercado mundial; de tal manera que diversos países llevaron a cabo reformas al Estado con el fin de adecuarse a los cambios internos y externos.

La reestructuración del aparato estatal a nivel interno se manifestó por los procesos de privatización (el traspaso de activos del sector público al privado), desburocratización, refuncionalización del poder público y la liberación de las fuerzas económicas.

El llamado "Estado de Bienestar" fue sometido a los requerimientos de la racionalidad capitalista por lo que fue objeto de diversas reformas. Las políticas estructurales se orientaron a elevar la capacidad productiva o a aumentar su capacidad para responder a cambios externos y a las condiciones inestables del mercado. A nivel exterior, los diversos países debían de integrarse a la competitividad internacional y adecuar su concepto de soberanía a los nuevos lineamientos de la Globalización.

En este periodo de transformación en que están emergiendo países con economías muy dinámicas, la conformación de bloques económicos regionales y la posibilidad de expansión en otros mercados, son el resultado del proceso de Globalización que exige cambios y adaptaciones de las políticas y actitudes de los países que deseen seguir desempeñando un papel activo en la vida internacional y, en el caso de México, el gobierno federal dirigió sus esfuerzos para la total inclusión de nuestro país a la dinámica internacional.

CAPITULO 2: LA NUEVA ESTRATEGIA DE INSERCIÓN DE MÉXICO AL MERCADO MUNDIAL (1985-1995).

La inserción de México al mercado mundial respondió a las nuevas condiciones generadas en el ámbito internacional, así como a la necesidad de un cambio en el modelo de desarrollo hasta entonces seguido para superar los problemas internos derivados de la crisis de 1982. El presente capítulo planteará las políticas de apertura que el gobierno mexicano implementó para adecuar a la economía a esa dinámica mundial.

2.1 LA NUEVA ESTRATEGIA DE INSERCIÓN DE MÉXICO AL MERCADO MUNDIAL 1985-1995.

Durante el decenio de los cuarenta se establecieron en México las bases de un proyecto orientado a impulsar la industrialización y el crecimiento vía el modelo de sustitución de importaciones, que tendía a producir en el país lo que anteriormente era menester adquirir en el exterior; el objetivo principal era aislar al productor nacional de la competencia externa para abastecer el mercado de manera exclusiva; sin embargo, esta política se convirtió en una excesiva protección, una elevada inversión pública dirigida principalmente a la creación de infraestructura y al desarrollo social en las ciudades, y en cuantiosos subsidios a la producción y al consumo.

Las consecuencias de este sistema productivo se manifestaron en el surgimiento de una estructura productiva oligopólica poco eficiente, un mercado sesgo antiexportador y la incapacidad de crear un mercado interno vigoroso que ocasionó la agudización de los desequilibrios de precios, fiscal y comercial; asimismo, el endeudamiento externo aumentó considerablemente y se registró una importante fuga de divisas.²³

²³ Montemayor, Rogelio. "Apertura externa y crisis financiera", Revista de Comercio Exterior, vol. 45, No. 9, México, septiembre de 1995, p. 660.

A partir de 1985 se llevó a cabo la primera etapa de apertura comercial con los propósitos de alcanzar la estabilidad económica, elevar la eficiencia del aparato productivo, enfrentar los compromisos financieros internacionales originados por la excesiva contratación de la deuda externa y recuperar el crecimiento económico. Se inició un intenso proceso de desregulación y apertura que comenzó con la liberación de las importaciones, situación que junto con otras medidas impulsaron el crecimiento de la planta industrial y productiva del país, así como la modernización del mismo. Una pieza clave en el proceso de apertura externa fue el ingreso de México al GATT (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio) del cual el país es miembro desde 1986.²⁴

La nueva estrategia de crecimiento económico orientada al exterior consistió fundamentalmente en tomar al sector industrial exportador como el motor del crecimiento de la economía, la promoción de la inversión extranjera y la privatización de compañías no estratégicas del sector público.

Uno de los objetivos del nuevo modelo económico²⁵ fue la integración de México con otras economías como estrategia para acelerar su desarrollo, se firmó con Estados Unidos y Canadá el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), se celebraron diversos convenios con Chile, Venezuela, Colombia, Costa Rica, Bolivia y, se fortalecieron relaciones económicas con otros bloques, tales como el de la Unión Europea y el de la Cuenca del Pacífico. La negociación de los acuerdos comerciales estuvo precedida por varias medidas de reordenamiento que dieron a la economía mexicana mayor estabilidad y certidumbre macroeconómica, de ahí que se buscara reforzar el modelo de desarrollo dirigido hacia el exterior.

²⁴Urias Homero, "La Ofensiva comercial de la diplomacia mexicana", *Revista de Comercio Exterior*, vol. 43, No. 12, México, diciembre de 1993, pág. 1099.

²⁵El modelo de desarrollo de México comenzó a implementarse desde 1983 en adelante, tuvo como ejes centrales el crecimiento hacia afuera (apertura comercial y mayor inserción al mercado mundial, como veremos más adelante), la reforma del Estado y la modernización de la planta productiva.

Se planeó la diversificación de mercados a través de los acuerdos comerciales y el ingreso a otros organismos económico-financieros que complementaban a los ya existentes para obtener mayores ventajas competitivas sobre las otras naciones, así como la atracción de capitales internacionales para consolidar el modelo neoliberal.

La estrategia que México tomó en consideración, particularmente frente a Estados Unidos y Canadá para entrar a las negociaciones con vistas a una integración comercial se debieron principalmente: a) Dada su situación geográfica y la realidad de sus relaciones económicas externas, Estados Unidos representaba una opción de enlace a través de la cual podría internacionalizarse el país; b) La concentración y destino del intercambio comercial mexicano; c) La procedencia de la inversión extranjera predominantemente estadounidense y, d) Las ventajas derivadas de los costos de transporte y comunicaciones.

Todas estas estrategias que realizó México para vincularse al mercado mundial lo llevaron a sobresalir dentro de las economías emergentes por su dinamismo y rápida apertura comercial; pues como se sabe, a partir de los noventa, sucedieron diversos acontecimientos que modificaron la participación de los países emergentes²⁶ a nivel internacional, entre los que destacan: El derrumbe de la Unión Soviética y el inicio de la reconversión capitalista de Europa Oriental; la aparición de un país poderosamente económico denominado "La Gran China"; la creciente participación y competencia asiática y, la superación de la crisis de la deuda de algunos países latinoamericanos producto de la consolidación de acuerdos de reducción de las obligaciones con la banca comercial.

²⁶ Se denominan capitalismo emergentes a los países periféricos que han pasado a jugar un nuevo e importante papel en la Globalización mundial, en virtud de su dinamismo comercial, capacidad de atracción de capital extranjero, dinamismo interior global y capacidad de articulación regional. Dabat, Alejandro, La coyuntura mundial de los noventa y los capitalismo emergentes. La reconversión tecnológica en México y sus consecuencias sociales, Friedrich Ebert, México, 1994, pp. 48.

La coincidencia de estos fenómenos con la recesión de los países industriales y los procesos de integración regional favorecieron la orientación del comercio y la inversión mundial hacia los países emergentes de América Latina, destacando en particular México, Europa Oriental, Asia y poco después Medio Oriente y África.

A los avances que logró nuestro país en su integración comercial con el resto del mundo y a la superación de sus problemas internos, se puede agregar el nuevo acceso al financiamiento voluntario a través de la emisión de bonos internacionales que logró el país por un lado y, a la entrada de inversión extranjera directa y de cartera por el otro; que lo convirtieron en una nación modelo para otras durante el periodo del presidente Salinas de Gortari (ver cuadro 2). Este cuadro ilustra el papel de la apertura de México a los circuitos financieros desde mayo de 1989 cuando se modificó el Reglamento de la Inversión Extranjera²⁷, que abrió nuevas áreas de inversión a los capitalistas extranjeros en los que el capital nacional no es competitivo, particularmente en las ramas económicas que requieren nuevas tecnologías.

Fue así como la inversión extranjera directa comenzó a llegar a nuestro país con la finalidad de incorporar nuevas tecnologías a la economía mexicana y a complementar al ahorro externo, pasando de 460.5 millones de dólares en 1983 a casi 11 mil millones de dólares en 1994. En el caso de la inversión de cartera, ésta creció como resultado de la modificación al reglamento ya señalado, toda vez que el mercado de valores de México no permitía la compra de títulos valores por parte de extranjeros y que sólo fue posible con la apertura financiera de México.

²⁷ Algunos autores señalan que el dominio del capital extranjero en México se inició a partir de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera de 1973, a este proceso lo han denominado Mexicanización; es decir, una forma legal que permite al capital extranjero dejar a un lado las restricciones marcadas por la ley y aprovechar todos los beneficios que concede el Estado al capital nacional. Para más información véase, Palomares Laura, *Inversión Extranjera y Mexicanización*, FCPyS, Centro de Estudios "Lázaro Cárdenas", UNAM, 1984, P.3-29

Este tipo de inversión fue la más relevante en el período de Salinas de Gortari, pero también fue un factor detonante de la crisis financiera del país en diciembre de 1994 (por ejemplo, para 1995 hubo una salida masiva de esta inversión que creó un saldo negativo por más de 10 mil millones de dólares, ver nuevamente cuadro 2).

En el caso de la emisión de bonos de 1988 en adelante, la empresa privada fue la que más recurrió al endeudamiento externo con este tipo de inversión para aprovechar las ventajas que se derivaban de la apertura de la economía con el exterior²⁸, en ese sentido, el crédito externo era fundamental para ellas a fin de impulsar la modernización de sus equipos productivos y elevar la productividad del trabajo.

CUADRO 2. INTEGRACIÓN DE MÉXICO A LOS CIRCUITOS FINANCIEROS INTERNACIONALES 1980-1995 (millones de dólares)			
AÑOS	INVERSIÓN DIRECTA	INVERSIÓN DE CARTERA	EMISIÓN DE BONOS DE EMPRESAS PRIVADAS
1980	1071		
1981	1188.7		
1982	708.7		
1983	460.5		
1984	391.1		
1985	490.5		
1986	1522		
1987	3247.6		
1988	2594.6		419.6
1989	3036.9	493.3	223.3
1990	2633.2	1994.5	854.2
1991	4762	9870	1957.8
1992	4392.8	18010.8	3091.5
1993	4388.8	28919.3	6803.7
1994	10972.5	8182.2	10311.8
1995	6964.3	-10139.1	11570

FUENTE: Banco de México, Informes Anuales, varios años.
Para bonos, SHCP.

²⁸ Para más detalle véase, Vargas Mendoza José et al. El reendeudamiento externo de las empresas privadas en México, de próxima publicación, Facultad de Economía, UNAM, 1998.

Esta vía por la cual se logró obtener recursos del mercado internacional de capitales, constituyó una nueva modalidad de financiamiento que ya no estuvo representada por los bancos privados, ni por los gobiernos centrales u organismos multilaterales, sino por las casas de bolsa ubicadas en distintos países.

Como parte de su apertura al mercado mundial México liberalizó su sistema financiero para adecuarse a las exigencias de la Globalización Mundial, destacando la importancia que adquirió la Globalización Financiera. Como se sabe, diversos factores han contribuido a la internacionalización de los mercados financieros, de los cuales sobresalen: La innovación tecnológica de la informática y las telecomunicaciones, el creciente interés de los inversionistas por adquirir valores extranjeros a fin de diversificar sus riesgos y de obtener una mayor rentabilidad por su inversión.

Ante estos acontecimientos en los sistemas financieros mundiales, México emprendió un cambio estructural con la consolidación de la apertura comercial; el redimensionamiento del Estado,²⁹ los ajustes a la política económica, la desincorporación de las empresas estatales, la reprivatización de la banca, la formación de grupos financieros y, la iniciativa de nuevas estrategias del sector empresarial, que motivaron una nueva concepción de desarrollo donde el sistema bursátil también se involucró y; por último, la reforma financiera para promover la asignación más eficiente del ahorro hacia los distintos sectores de la economía y ampliar la disponibilidad de recursos para financiar el desarrollo.

Es así como la Globalización Financiera ha hecho que las casas de bolsa impulsen estrategias dirigidas a atraer la inversión extranjera hacia el mercado de

²⁹ Las reformas al Estado se llevaron a cabo porque se requería dejar atrás la economía y la sociedad cerradas, así como el paternalismo y el proteccionismo estatales.

valores. En el caso mexicano (el proceso de reorganización del sector financiero coincidió con las negociaciones del Acuerdo de Libre Comercio) se adoptaron estrategias que tuvieron como finalidad situar al mercado de valores en posición competitiva respecto al exterior, la apertura a la inversión extranjera, el apoyo a la participación de emisoras mexicanas en los mercados internacionales y el establecimiento de relaciones institucionales con autoridades y bolsas de valores de otros países, que enmarcaron las tendencias mundiales de Globalización de los servicios y dieron vitalidad al proceso de modernización y apertura financiera.³⁰

La modernización de México fue impulsada por la administración del presidente Salinas de Gortari, por ello, la modernización financiera se desarrolló en las vertientes de desregulación económica y simplificación administrativa.

Esta reforma financiera abarcó cuatro aspectos fundamentales: la adecuación del marco jurídico, una mayor competencia, el fortalecimiento de la supervisión y la autonomía del Banco de México. Cabe destacar también las reformas legislativas como: la modificación constitucional que restableció el régimen de propiedad mixta en la prestación de servicios bancarios, la Ley de Instituciones de Crédito, la Ley para las Agrupaciones Financieras y las disposiciones tendientes a internacionalizar el mercado de capitales.

Con el proceso de modernización financiero se perseguía incrementar el ahorro financiero de la economía y lograr un uso más productivo y eficiente de los recursos para apoyar el crecimiento económico, fortalecer las instituciones financieras y generar en éstas una competencia que les permitiera responder a las

³⁰ A partir de la modernización que realizó México, su vinculación al mercado mundial se expandió y esta expansión también se produjo en los circuitos financieros, con la mayor contratación de deuda externa a través de la emisión de bonos, la emisión de ADR's de empresas privadas, la apertura del mercado de valores, etc..

necesidades de los usuarios del sistema y a las demandas del desarrollo económico.

La reestructuración económica también implicó reformar la política comercial y dar término al proteccionismo, por lo que la economía del país quedó expuesta a una total apertura.

2.2 EL CAMBIO DE SISTEMA DE PERMISOS PREVIOS AL ESTABLECIMIENTO DE ARANCELES.

El modelo de desarrollo que siguió México desde los años cuarenta hasta 1985, vía sustitución de importaciones donde el sistema productivo estuvo orientado al mercado interno, si bien, favoreció durante un largo período altas tasas de crecimiento y baja inflación, también generó crecientes problemas.

El país siguió esta estrategia con el criterio de que se produjera internamente todo y el instrumento para lograrlo fue el proteccionismo; es decir, impedir o reducir las importaciones de los bienes cuya producción se deseaba estimular. La protección a la industria y la limitación a la competencia externa se logró por medio de aranceles o controles cuantitativos, permisos previos, precios oficiales y controles cambiarios.³¹ Otros instrumentos que también formaban parte integrante de la política comercial como barreras técnicas al comercio fueron: los procedimientos aduanales, los permisos sanitarios o ecológicos, los requisitos de empaque y etiquetado y, las normas de calidad y de origen entre otros.

³¹ Solís, Benito. " Política de sustitución de importaciones vs Economía Abierta". México hacia la Globalización, Comercio Internacional, p. 18.

En 1982 México acentuó su proteccionismo, por lo que todas las importaciones requirieron de permisos previos, se crearon 16 tasas, donde el arancel máximo y ponderado fue de 100 y 27% respectivamente, y la dispersión arancelaria ascendía a 25%.³²

Los efectos de este proteccionismo se manifestaron en un mercado cautivo donde comenzó un proceso de monopolización a partir del control de la fijación de precios y el establecimiento de acuerdos de mercado con el fin de asegurar ganancias, ya que la competencia de las importaciones quedaba prácticamente excluida por la elevada protección.

Esta economía cerrada fue provocando efectos negativos en el país por el uso del requisito de permiso previo de importación y, provocó que los productores nacionales tuvieran un mercado cautivo que les permitía vender a precios mayores que los internacionales y cuya calidad era inferior a la de los productos de precio similar en el mercado mundial. Los aranceles y las barreras no arancelarias alentaron una tendencia antiexportadora ya que se elevaron los precios de los bienes que sustituyeron importaciones, esto fomentó que los recursos destinados a producir bienes exportables se desviarán a la producción para el mercado interno donde los precios eran más altos debido a los aranceles.³³

La imposibilidad de seguir con estas políticas proteccionistas se debió principalmente a la incapacidad del aparato productivo para responder a la orientación de un mercado cerrado, debido a que las condiciones económicas mundiales habían cambiado (estallamiento de la crisis internacional de 1974-1975), y además porque el país no generaba las exportaciones manufactureras

³² Op. Cit. p. 1099.

necesarias para mantener un superávit suficiente con el exterior y, en cambio; sustentaba su comercio exterior en exportaciones petroleras. El proteccionismo había agotado su viabilidad como modelo de desarrollo y el crecimiento de México, dependía de factores contingentes difíciles de sostener en el largo plazo que estaban basados en los ingresos por exportación petrolera, por los ingresos de la deuda externa y por un creciente déficit fiscal en las cuentas del gobierno, y además; porque el país había entrado en una crisis estructural que debió ser atacada desde principios de los setenta pero que fue pospuesta con el apoyo de los factores ya mencionados.

El agotamiento del modelo de sustitución de importaciones que se expresó con el estallamiento de la crisis de 1976, tuvo como resultado el sobreendeudamiento externo, recesión, devaluaciones y, desequilibrios fiscal y comercial; todo ello, reflejaba que la industrialización, símbolo de modernización tan buscada, no fue aprovechada con los recursos con los que contaba el país (mano de obra barata, recursos abundantes, etc.), y en cambio, mostró que las únicas beneficiadas fueron las empresas oligopólicas que aprovecharon el proteccionismo del gobierno y no necesitaron de la exigencia de capacitación de la fuerza laboral ni de inversión de tecnología, en virtud de que tenían afianzado el mercado mexicano.

Desde finales de los setenta pero sobre todo durante el gobierno de Miguel de la Madrid, se planeó un nuevo modelo de desarrollo cuya orientación sería al exterior; es decir, la exportación como nuevo eje de crecimiento económico. Todo comenzó a girar en torno a este modelo, tanto la política arancelaria, el manejo de tipo de cambio y las facilidades a la inversión nacional y extranjera, así como la inversión pública en infraestructura, los estímulos fiscales y la política de crédito,

³³ Blanco, Herminio, Las negociaciones comerciales de México con el mundo, FCE, México, 1994, p. 35

con el fin de hacer un verdadero cambio en la estrategia económica general a largo plazo. Los objetivos planeados para llevar a cabo esta política era sustituir exportaciones, reducir la inflación interna mediante la competencia de artículos extranjeros, fomentar la generación de excedentes de bienes comerciales exportables e importables y, pagar la deuda, tratando de evitar un nuevo endeudamiento mediante la atracción de recursos externos por la vía de la inversión directa y abaratando la mano de obra.

De 1983 a 1989 se emprendió el proceso de apertura , pero éste se inició en un entorno de inestabilidad cambiaria y financiera, en la suspensión de pagos al exterior desencadenados por "la crisis de la deuda de 1982" y en un enorme déficit fiscal; se planeó la necesidad de cambiar a fondo la estrategia de desarrollo para permitir el libre flujo de bienes y servicios del exterior hacia el país, así como el libre movimiento de los precios para que el mercado fuese el que se encargara de la asignación de recursos. Esto haría que los productores nacionales tuvieran que aumentar su eficiencia y productividad a niveles internacionales y de este modo poder competir con costos estandarizados a nivel mundial.

La apertura fue relativamente gradual y se inició con la reducción selectiva de aranceles, en 1983 se mantuvieron los permisos de importación para todas las categorías de productos, los cuales comenzaron a eliminarse un año después; para 1985 se revisó toda la tarifa y las importaciones controladas se redujeron a 37.5% del valor total; se amplió la sustitución de permisos de importación por aranceles y en 1986 el número de fracciones sujetas a control se redujo hasta 30.9% del valor real (ver en el cuadro 3), la media arancelaria disminuyó de 27% en 1982 a 13.1 para 1992, el nivel mínimo que se apreció en este indicador se alcanzó en el primer semestre de 1988, cuando la media arancelaria fue de 9.7%; asimismo, se redujo el número de tasas arancelarias que en 1982 eran 16 a 5 en 1992; se redujo la dispersión arancelaria de 24.8 a 4.5 y se aumentó el número de

fracciones de 8008 a 11 828; por último, se bajó el porcentaje de importaciones sujetas a permiso previo de 100% en 1982 a poco más de 10% en 1992.

CUADRO 2. REGIMEN ARANCELARIO DE MEXICO 1979-1992					
Año	Núm. de fracciones	Media arancelaria	Dispersión arancelaria	Núm. de tasas arancelarias	Importaciones sujetas a permiso
1979	5 440	30.50	56.60	19	40.9
1982	8 008	27.00	24.80	16	100
1983	8 023	23.81	23.80	13	100
1984	8 063	23.26	22.50	10	61
1985	8 091	25.45	18.80	10	35
1986	8 219	22.60	14.10	11	27.8
1987	8 458	10.00	6.90	5	26.8
19881	11 951	9.70	6.90	5	16.6
19882	11 951	10.40	7.10	5	16.6
1989	11 855	13.10	4.40	5	18.4
1990	11 834	13.10	4.50	5	13.6
1991	11 829	13.10	4.50	5	9.1
1992	11 828	13.10	4.50	5	10.1

Fuente: Tomado de Fernando Sánchez Ugarte, La política industrial ante la apertura, FCE.

*Porcentaje de valor total de las importaciones en todos los años salvo 1979, el cual se refiere al porcentaje de fracciones arancelarias.

** Porcentaje de las fracciones sujetas a permiso.

1 Enero-junio

2 Julio- diciembre

Hacia diciembre de 1985 ya se habían liberado del permiso previo 7,252 fracciones de la Tarifa del Impuesto General de Importaciones (TIGI), que representaban el 62% del valor total de los artículos que se importaban, con lo cual sólo 839 fracciones quedaron sujetas a control cualitativo.

Además de la liberación general, las áreas fronterizas y las zonas libres del país se favorecieron con la eliminación del permiso previo para 333 fracciones arancelarias, correspondientes a productos alimenticios frescos y procesados, refacciones automovilísticas, maquinaria y equipo, y productos químicos. Con estas concesiones se pretendió disminuir los altos costos del transporte que

incidía en los precios y dificultaba el abasto y no beneficiaba a los productos generados en tales regiones.

Dado el avance del programa de liberalización que estaba realizando el país, su adhesión al GATT en agosto de 1986 fue un paso importante. De los trece niveles que existían en 1983 se mantuvieron 10 en 1985, concentrándose 77% del número de fracciones en sólo tres niveles (10, 25 y 40%); por otra parte, únicamente 153 fracciones tenían aranceles superiores a 50%. Del año 1986 a 1989 se estableció un arancel máximo de 20% y se redujeron a cinco niveles arancelarios (cabe señalar que en 1987 sólo estaban protegidas con controles cuantitativos la agricultura, caza y pesca, petróleo y gas natural, tabaco, derivados del petróleo y el sector automotriz).³⁴

Los recortes arancelarios que se efectuaron durante 1988-1989 se aplicaron en productos cuyos precios tendían a ser alcistas y que no se preveían en un principio; por ejemplo, el papel y los productos de vidrio.

El papel preponderante que jugó el Pacto para la Solidaridad Económica (PSE) desde fines de 1987, favoreció la apertura en lo que se refiere al proceso de modernización, puesto que se partió de la idea de que la liberalización de las importaciones y las máximas reducciones de sus gravámenes favorecerían la reconversión y modernización de toda la industria.

³⁴ El sector automotriz terminal ha sido uno de los más protegidos en la economía nacional, a diferencia de la política industrial hacia otras actividades, la política automotriz del gobierno mostró una continuidad desde sus inicios, permitió que las filiales de las empresas establecidas en México hallan desarrollado una industria crecientemente competitiva, con eslabonamientos que la industria mexicana ha aprovechado; además, la política de injerencia del gobierno se manifestó en normas como requerimientos de contenido local, integración vertical, saldo comercial y flujo neto de divisas.

La nueva tarifa de importación está compuesta actualmente de cuatro niveles de ad valorem: 5, 10, 15 y 20. El nivel más alto se aplica a bienes considerados suntuarios o cuando se desea proteger a la industria doméstica; los mínimos arancelarios o la tasa cero se conceden a diversas categorías de maquinaria, equipo e insumos que no se producen en el país y cuya importación se está fomentando.³⁵

Con la entrada en vigor del TLC, México tendría acceso más abierto y seguro a los mercados del Norte y se crearían mejores perspectivas para la inversión tanto nacional como extranjera; los consumidores nacionales se beneficiarían al adquirir bienes y servicios a precios competitivos y, por último, la mayor competencia generaría la eficiencia de los productores nacionales; sin embargo, las exportaciones mexicanas no reflejaron lo previsto por diversos problemas que surgieron en lo referente a la imposición de barreras no arancelarias, como es el caso de los productos textiles y del vestido (en el que hay un acuerdo previo de multifibras) y el acero. También hubo divergencias debido a las medidas fitosanitarias que imposibilitaron la exportación de distintos productos agropecuarios.

Las disposiciones establecidas en el Tratado sobre las reglas de origen estuvieron diseñadas para asegurar ventajas de productos producidos en los países de América del Norte con respecto a los otros países, reducir obstáculos administrativos para los exportadores, importadores y productores que realizaran actividades comerciales en el marco del TLC; pero a pesar de esto y de los esfuerzos de la parte mexicana, no ha sido suficiente para lograr el incremento de las exportaciones mexicanas al mercado estadounidense.

³⁵Rivera Ríos, Miguel A., *Apertura Comercial y Reestructuración económica en México*, en Alejandro Dabat coord., *México y la Globalización*, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, UNAM, 1994, p 158.

2.3 REPERCUSIONES DE LA APERTURA COMERCIAL SOBRE LA INDUSTRIA MEXICANA.

La industria mexicana en los últimos años ha enfrentado los procesos de reconversión que se han llevado a cabo por la reestructuración capitalista que vive el país (ésta ha afectado al conjunto productivo, las relaciones de la economía con el exterior y el papel del Estado dentro de la sociedad).³⁶

El proceso de industrialización impulsado mediante la sustitución de importaciones, se caracterizó por: 1) por el surgimiento de un mercado oligopólico fomentado por un sistema productivo orientado al mercado interno con un alto grado de protección que se sostuvo mediante aranceles, precios oficiales de referencia y, sobre todo, permisos previos a la importación; uno de los efectos más graves causado por el mercado sobreprotegido fue que propició industrias poco competitivas y surgió un empresariado sin vocación exportadora, lo cual generó una industria incapacitada para la exportación, con retraso tecnológico y la fabricación de bienes de mala calidad y elevado precio,³⁷ 2) el sistema de intervención y regulación estatal, basado en el gasto público y en el subsidio al capital privado, hizo surgir una elevada dependencia al subsidio estatal,³⁸ lo que provocó un creciente gasto público que se financió con endeudamiento, tanto externo como interno.

El gobierno que entró en funciones en 1982 dio prioridad a un programa que resolviera los problemas que enfrentaba el país y que generara nuevamente confianza a los inversionistas; en medio de una difícil situación causada por la

³⁶ Dabat, Alejandro y Rivera, Miguel A., "La reconversión tecnológica en México y sus consecuencias sociales", Industria, Estado y Sociedad, Friedrich Ebert, EURAL., p 235

³⁷ Las empresas mexicanas basaron su crecimiento y rentabilidad en el desarrollo y la protección del mercado interno en un ambiente económico que les daba seguridad y buenos resultados sin grandes dificultades.

³⁸ *Ibid.*, p. 235.

crisis de la deuda externa, fue necesario emprender programas destinados fundamentalmente a proteger la base productiva y el empleo, para ayudar a las empresas a superar la caída de la demanda, la escasez de divisas y las crisis de liquidez y endeudamiento externo que las afectaban; asimismo, se implementaron medidas tendientes a reducir la participación del Estado en la actividad productiva nacional y empezar a darle un mayor dinamismo al sector privado. En el plan Nacional de Desarrollo 1983-1988 se fijaron los objetivos de la política industrial, la liberalización comercial sería el instrumento principal para lograr el cambio estructural y hacer más eficiente la planta productiva industrial del país. El proyecto gubernamental se caracterizó por la necesidad de modernizar y reorientar el aparato productivo con el objetivo de promover una inserción "efectiva" del sector industrial dentro del comercio mundial, se trató de reordenar la planta industrial de tal forma que las exportaciones no petroleras se convirtieran en una fuente de divisas cada vez más importante. El fin era lograr una producción eficiente y competitiva a nivel internacional como parte de la estrategia a largo plazo llamada "cambio estructural".

La necesidad de fortalecer la integración de la economía mexicana en la economía mundial, implicó la eliminación o la disminución del proteccionismo y desarrollar las exportaciones industriales por medio de la modernización y ampliación de la capacidad industrial.³⁹ El programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984-1988 (PRONAFICE) vinculó las políticas de reordenación económica y de cambio estructural para proponer un patrón de industrialización más abierto e internacionalmente competitivo; sin embargo, a causa de la situación económica del país, este programa no pudo llevar a la práctica los términos propuestos; por el contrario, se obligaron a introducir cambios constantes que provocaron desaliento e incertidumbre.

³⁹ Rivera Ríos, Miguel A., El nuevo capitalismo mexicano, Colección Problemáticas de México, Ediciones Era, 1992, p. 125.

El proceso de liberalización comercial⁴⁰ que inició México en el sexenio de De la Madrid se aceleró por la incorporación del país al GATT, ya que se esperaba no sólo la estimulación del crecimiento económico sino la elevación de la eficiencia de la planta productiva, facilitando la conquista de mercados externos. Esta apertura se tradujo en un crecimiento vertiginoso de las exportaciones mexicanas y en un mayor nivel de integración al mercado mundial (ver cuadro 4), entendida esta integración en términos cuantitativos como la relación de las exportaciones y el Producto Interno Bruto (PIB). Esta relación pasó del 13.01% en 1980 al 47.4% en 1995, que representa un verdadero éxito como proceso de integración para un país como México en tan pocos años (ver nuevamente cuadro 4), éxito que debe relativizarse, toda vez, que en el aspecto social no se ha traducido de manera equivalente porque nuestro país se caracteriza por tener a un sector muy importante de su población en condiciones de extrema pobreza.

CUADRO 4. NIVEL DE INTEGRACION DE MEXICO AL MERCADO MUNDIAL 1980-1995			
ANO	PIB (millones de dólares) A	EXPORTACIONES TOTALES (millones de dólares) B	NIVEL DE INTEGRACION (porcentajes) B/AX100
1980	192207.6	25021.2	13.01
1981	233635.4	30809.8	13.18
1982	171362.0	28919.4	16.87
1983	110808.8	28944.5	26.12
1984	140362.9	32902.3	23.44
1985	152739.0	30774.4	20.14
1986	124148.0	24170.2	19.46
1987	137509.0	30568.6	22.23
1988	169946.0	32589.9	19.17
1989	204406.0	38059.9	18.61
1990	241832.0	45066.9	18.63
1991	281359.3	57135	20.30
1992	326793.9	61303	18.75
1993	353286.3	67752.1	19.17
1994	253626.5	78592.2	30.98
1995	205633.6	97526.1	47.42

Fuente: Banco de México, Informe Anual, varios años.

40 La Liberación comercial significó una nueva vinculación con el mercado mundial para favorecer la introducción acelerada de progreso técnico y el aumento de los patrones de eficiencia y competitividad de la industria doméstica. Guillén, Arturo, El sexenio del crecimiento cero 1982-1988, Ediciones Era, 1990, p. 120.

Con la entrada de México al organismo se sentaron las bases de una inminente apertura y fue también una acción orientada a complementar la nueva estrategia de desarrollo nacional.

La estrategia propuesta en el gobierno de Miguel de la Madrid y seguida por el gobierno de Carlos Salinas de Gortari estuvo constituida por medidas contingentes y acciones a largo plazo que significaron una ruptura con los lineamientos de la modalidad anterior de gestión e intervención del Estado. La modernización del sistema económico se adecuó a las exigencias del capitalismo mundial para eliminar el sobreproteccionismo y la práctica de incrementar indiscriminadamente las ganancias del capital con subsidios.⁴¹

Hacia finales de la administración, la racionalización de la protección comercial había hecho posible conformar un mercado más competitivo en el interior y contribuyó a elevar las exportaciones. Pero a pesar de esto, todavía este proceso aún no se consolidaba plenamente.

El reto del nuevo gobierno consistió en consolidar esa inserción en la economía mundial, los lineamientos que se implementaron fueron: la continuidad del programa de ajuste macroeconómico, la búsqueda de soluciones para eliminar el sobreendeudamiento externo y la atracción de nuevas corrientes de financiamiento para el desarrollo.

El gobierno adoptó medidas tendientes a profundizar la apertura mediante una

⁴¹ Op. Cit., p. 95.

mayor racionalización de la protección comercial, una política de promoción a las exportaciones, el impulso a la inversión extranjera y diversas estrategias de negociaciones comerciales internacionales.

De esta manera, el presidente Salinas de Gortari definió su estrategia para impulsar la industria del país por medio del Programa Nacional de Modernización y Comercio Exterior 1990-1994, dio prioridad al crecimiento de la industria nacional mediante el fortalecimiento de un sector exportador con altos niveles de competitividad, se crearon cinco objetivos para su desarrollo: la internacionalización de la industria nacional; el desarrollo tecnológico; el mejoramiento de la productividad y la promoción de la calidad total; la desregulación de las actividades económicas; la promoción de las exportaciones y el fortalecimiento del mercado interno. A pesar de estas medidas, la estrategia que estableció el gobierno para modernizar la industria no fue realizada plenamente, debido a que los niveles exportadores que eran base del crecimiento del sector no se alcanzaron.

Sin duda la apertura comercial disminuyó (aunque no eliminó) las ganancias oligopólicas, activó la eficiencia de las empresas y con ello, favoreció las exportaciones, estimuló la transformación de la estructura productiva, alentó la competencia, la eficiencia y la innovación; sin embargo, también expuso excesivamente a la producción agropecuaria e industrial a la competencia internacional.

2.4 BREVE BALANCE DE LA POLÍTICA COMERCIAL EN EL PERIODO INDICADO

Como se ha mencionado durante el presente capítulo, si bien es cierto que el anterior modelo de desarrollo basado en la sustitución de importaciones en su etapa inicial tuvo un comportamiento favorable en el comercio exterior, dio un mayor dinamismo al sector agropecuario, permitió incrementar la producción manufacturera, creó una plataforma industrial y logró un fortalecimiento del mercado interno; también generó enormes problemas, como en el caso de la estructura productiva que se formó en función de un consumo cautivo, con un alta vulnerabilidad externa y con una nula capacidad y experiencia exportadora.

El proceso de apertura que en México se vino dando desde años atrás a causa de los constantes cambios a nivel mundial,⁴² y a partir de los años ochenta con la crisis de 1982, se volvió una exigencia, debido a que el modelo de desarrollo precedente se había agotado, y como el país estaba sumido en una profunda crisis, y para que ésta fuera superada, se tuvo que someter a la industria nacional a la competencia internacional. El nuevo modelo que se siguió estaba fundamentado en la apertura comercial, en la reestructuración productiva, en las privatizaciones y en la apertura financiera; todos ellos son procesos que están muy ligados en la explicación de la hipótesis planteada en el trabajo.

La necesidad de transformar los viejos lineamientos de crecimiento llevó al presidente Miguel de la Madrid a iniciar un proyecto en el cual se estableciera un

⁴² La competencia internacional como producto del proceso de globalización, marcó la tendencia hacia una creciente interdependencia entre los países, que comenzó a adquirir importancia a partir del incremento del comercio internacional y sentó sus bases con la internacionalización de las finanzas, a su vez, el aceleramiento del proceso tecnológico, que incidió en la competitividad y provocó cambios en la forma de comercialización de las naciones y de las empresas; obligaron a nuestro país a iniciar cambios en su política de economía cerrada a políticas de liberalización, desregulación y reestructuración de la industria.

modelo de desarrollo independiente, por lo cual, se puso en marcha la primera etapa de una estrategia de apertura comercial y modernización industrial.

La política de apertura comercial consistía en hacer más accesible la importación de insumos y materias primas necesarios para la exportación e impulsar la sustitución selectiva y eficiente de importaciones. El nuevo modelo sustentó un crecimiento económico en base a la participación del país en el mercado mundial, principalmente a través de exportaciones no petroleras (véase cuadro 5), las cuales rebasaron las metas de crecimiento de exportaciones esperadas con excepción de 1985, la disminución de las restricciones a las importaciones racionalizando los niveles de protección de la economía, proteger de manera más eficiente a la industria y propiciar su inserción competitiva a los mercados externos; estas políticas se plasmaron en el Plan Nacional de Desarrollo (PND), en el PRONAFICE y en el Programa de Fomento Integral a las exportaciones (PROFIEIX).

CUADRO 5. EXPORTACION DE MERCANCIAS PETROLERAS Y NO PETROLERAS POR SECTOR DE ORIGEN						
AÑO	PETROLERAS			NO PETROLERAS		
	PETROLEO CRUDO	DERIVADOS DEL PETROLEO	PETROQUIMICOS	AGROPECUARIAS	EXTRACTIVAS	MANUFACTURERAS
1980	9448.8	426.9	116.7	1527.9	961.3	3030.1
1981	13305.3	610.9	132.7	1482.4	1210.4	3360.5
1982	15622.7	260.8	115.6	1233.3	979.6	3017.6
1983	14793.1	737.8	136.1	1188.5	873.7	4582.7
1984	14967.5	1244.2	160.7	1460.8	767.9	5594.8
1985	13308.8	1351.1	106.9	1408.8	510.3	4978.0
1986	5580.2	639.6	87.5	2098.4	509.7	7115.6
1987	7877.0	632.0	120.8	1543.0	575.9	9907.3
1988	5883.5	617.9	209.8	1670.3	660.3	11523.3
1989	7291.8	423.8	160.4	1753.9	604.8	12607.4

Fuente: INEGI. Estadísticas de Comercio Exterior, enero-diciembre 1992.

Las acciones a realizar fueron: la eliminación del requisito de permiso previo de importación y la adecuación de los niveles arancelarios para no desproteger a la

planta productiva; con la puesta en marcha del arancel se pretendió sustituir a un instrumento que dio un desmedido y poco transparente nivel de protección; la reestructuración arancelaria contribuiría a fortalecer la política de simplificación administrativa y a reducir el número de tasas, propiciando una menor dispersión dentro de cada rama industrial; la aplicación del PROFLEX estimularía la exportación de los productos no petroleros a fin de consolidar el cambio estructural e integrar un nuevo patrón de industrialización y especialización del comercio exterior; la introducción de Certificados de Derecho a la Importación para la Exportación (DIMEX) con el objeto de corregir el sesgo antiexportador e instrumentar apoyos fiscales y cambiarios; y por último, se llevaron a cabo una serie de apoyos financieros aún cuando había una restricción crediticia para el fomento a las actividades de exportación, así como la eliminación de trámites que obstaculizaban las exportaciones.

Otras acciones que se profundizaron para alcanzar la modernización económica que el país requería fueron las políticas cambiarias, fiscales, financieras y promocionales.

Para la política cambiaria sobresalieron, la aplicación de un sistema flexible y realista de control de cambio para impulsar la actividad exportadora y posibilitar la participación más activa en el comercio exterior según el grado y tipo de riesgo que fuese necesario asumir y, la autorización para los exportadores de reducir hasta en un 100% sus compromisos de ventas de divisas cuando las aplicaran al pago de importaciones y a gastos por los mismos.

En materia de promoción, nuestro país debía aprovechar tanto el potencial económico y tecnológico como las oportunidades comerciales y de complementación industrial que ofrecían otros países y no depender sólo del

intercambio que México siempre había tenido con los Estados Unidos. De esta forma, las negociaciones tanto multilaterales como regionales o bilaterales eran fundamentales para evitar las crecientes políticas de neoproteccionismo y desequilibrio entre las concesiones y los beneficios de la apertura comercial.

La adhesión de México al GATT supuso la participación activa en la formulación de iniciativas o reglas para las negociaciones del comercio internacional, manteniendo los programas de apoyo a sectores prioritarios y manteniendo la soberanía sobre el uso de los recursos naturales.

México debía continuar negociando acuerdos que fortalecieran las relaciones económicas y facilitaran la solución de controversias, así como recurrir a gestiones de cabildeo para evitar y eliminar las medidas proteccionistas y las prácticas desleales; por eso, se necesitaba diversificar sus fuentes de financiamiento, tecnología e inversión. Era imperativo promover coinversiones que aportaran mercados, tecnología y recursos complementarios de capital; promover de forma activa y selectiva la inversión extranjera para que participara en la exportación y que trajera consigo beneficios netos al país; y en último término, el desarrollo y la transferencia tecnológica apropiada que propiciara el uso intensivo de mano de obra, todo ello para participar de manera eficaz en el comercio internacional.

El país debía dirigir sus esfuerzos hacia una economía orientada al exterior, ya que era imprescindible crear un clima de eficiencia productiva que generara ventajas comparativas y propiciara el acceso a tecnologías de punta y formas de organización modernas que aseguraran la adaptación al proceso de globalización de los procesos productivos, el progreso técnico y la dinámica del comercio de las redes posmodernas del mercado.

Las nuevas formas de organización de la producción, la ampliación de la esfera de influencia de las empresas transnacionales, las alianzas estratégicas entre las empresas y la utilización generalizada de redes de información y comunicación mundiales, han ejercido una influencia decisiva en todo el mundo, es por eso que México se vio en la necesidad de llevar a cabo sistemáticamente esas políticas, ya que esto significaba la oportunidad de integrarse en las corrientes internacionales de inversión, comercio y la tecnología, de lo cual depende todo crecimiento económico.

Ante estas tendencias, México adoptó políticas neoliberales de ajuste que propiciaron transformaciones estructurales determinadas por las libres fuerzas de mercado, esto con el fin de ampliar el área de influencia del sector privado nacional y extranjero e insertarse en el proceso de las transformaciones de la economía mundial (Apertura y Globalización económica), para crear la condiciones que incentivaran un flujo continuo de capitales hacia el país y que permitieran financiar sus desequilibrios macroeconómicos así como alcanzar un crecimiento económico con baja inflación; hechos que evidencian la hipótesis planteada.

Los procesos de liberalización y de apertura de la economía mexicana se encaminaron a modificar el patrón de industrialización en la perspectiva de alcanzar un mayor nivel de productividad y competitividad, para dirigir la dinámica en torno al mercado internacional.

Para que México pudiera integrarse eficientemente a esta dinámica, el gobierno adoptó medidas de reestructuración económica con la finalidad de aprovechar los beneficios de la Globalización como es el avance tecnológico, para que los diversos sectores de la producción tuvieran acceso a ello, adquirieran

competitividad y así pudieran hacer frente a la competencia de manera igualitaria. Sin embargo, esto no ocurrió, debido a la desaparición de empresas que no pudieron enfrentar la competencia de productos provenientes del exterior, especialmente la micro y pequeña empresa que tuvieron efectos negativos en los niveles de empleo y pérdida de capacidad empresarial.

Una de las grandes prioridades para el siguiente gobierno fue continuar impulsando el comercio exterior, generar empleo y fortalecer el salario real, así como suministrar las divisas necesarias para realizar las importaciones prioritarias, ampliar la demanda y abatir a la vez las presiones inflacionarias. Mediante el incremento de las exportaciones se podría reactivar la economía y empezar una nueva etapa de crecimiento sostenido, superando el estancamiento que había prevalecido en la economía mexicana desde principios de la década de los ochenta.

Las estrategias planeadas en el Programa para la Modernización y Desarrollo de la Industria micro, mediana y pequeña 1990-1994, se dirigieron para el mejoramiento de las escalas de producción mediante la organización interempresarial, lograr el acceso a la tecnología y facilitar su inserción en el mercado mundial, así como su fomento para incrementar su eficiencia productiva y poder adaptarse a las nuevas condiciones planteadas por el TLCAN.

Con la ratificación del Tratado de Libre Comercio (TLC), la economía mexicana dio un paso más en su proceso de apertura económica al eliminar de forma gradual y después completamente las barreras arancelarias (impuestos a la importación y exportación), las restricciones cuantitativas y las barreras no arancelarias en sus transacciones comerciales con los Estados Unidos y Canadá.

Las estrategias seguidas por el gobierno de Carlos Salinas de Gortari no fueron suficientes para mejorar la situación de la pequeña y mediana industria, ya que al enfrentarlas a la competencia internacional, no todas se encontraron preparadas para ello, y sólo las grandes empresas integradas en grupos económicos, tuvieron las posibilidades para efectuar una serie de acciones y cambios que les permitieron enfrentar efectivamente la creciente competencia. Estas grandes empresas aprovecharon las opciones que brindó la apertura comercial, fortaleciéndose por medio de convenios con empresas extranjeras y por las ventajas de la innovación tecnológica a la que tuvieron acceso.

Es por eso que los beneficios de la apertura comercial y modernización productiva no fue igual para todas las actividades de la producción, ya que la falta de apoyo del gobierno a las pequeñas y medianas industrias llevaron a que este sector peligrara al no contar con los recursos y el tiempo suficiente para su reconversión y como consecuencia, gran parte de su mercado se perdió, siendo las ramas de la electrónica, la juguetera, la textil y la de bienes de capital las más afectadas.

Si bien es cierto que la apertura comercial incidió de manera definitiva sobre la estructura industrial mexicana y significó un cambio trascendental en la vida del país así como su futuro para integrarlo dentro de la mecánica de la economía internacional, no se cumplieron con algunas de las expectativas esperadas, ya que se abrió el mercado mexicano sin tomar en cuenta que la industria del país jamás había desarrollado tecnología ni bienes de capital en la magnitud suficiente para caracterizarse como competitiva; la liberalización se dio en un contexto de baja productividad y grandes rezagos productivos; es decir, el país pasó a la economía abierta sin tener las condiciones propicias para competir, ni las políticas de apoyo a la inversión, ni la modernización que dicho contexto exigía, ni los recursos financieros para impulsar su integración al mercado mundial con la celeridad con que se produjo.

CAPÍTULO 3: PANORAMA GENERAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A NIVEL MUNDIAL.

En este capítulo se dará a conocer el marco general dentro del cual se desarrolló la industria automotriz mundial, rescatando aspectos históricos que nos ilustrarán la evolución y desarrollo de un invento que con el paso del tiempo se volvió necesario para toda sociedad y, que hoy en día, constituye uno de los sectores más dinámicos y con gran capacidad de transformación traducido en progresos de sus procesos productivos por las altas tecnologías aplicadas en él.

3.1 REFERENCIA HISTÓRICA

La industria automotriz a lo largo de su historia ha atravesado por diversas transformaciones debido a los adelantos en los sistemas de producción que cambiaron las bases para competir; es decir, los adelantos se trasladaron a una mayor competitividad de exportación y a una gran participación en la producción mundial de automóviles.

El eje central en la fabricación de automóviles se desarrolló en Europa, específicamente en Alemania y Francia; los primeros diseños fueron construidos en Alemania en 1885 por Carl Benz, quien diseñó un triciclo y, Gottlieb Daimler con la creación de una motocicleta, ambos usaron un motor de un cilindro. Aunque Benz es considerado como el padre del automóvil, Daimler realizó similares progresos durante ese período; sin embargo, Benz fue el único productor alemán con significativos avances hasta el siglo XX, ya que introdujo un auto de

cuatro ruedas en 1892;⁴³ sus ventas se incrementaron de 67 máquinas en 1894 a 135 en 1895 y en breve tiempo los automóviles constituyeron un negocio serio y su compañía se extendió a Francia y Alemania.

En 1898 la compañía Benz vendió un total de 1132 autos; 334 en Alemania y 509 en Francia; esas ventas llamaron la atención de los ingenieros y hombres de negocios franceses, los cuales aprovecharon las invenciones alemanas para construir autos y consolidarse en poco tiempo como el principal eje de la industria automotriz a nivel mundial. El primer contacto comenzó en 1887 cuando la compañía de Daimler autorizó a la compañía francesa PANHARD Y LEVASSOR (P&L) a fabricar sus motores, dando inicio a lo que sería la principal actividad de la fábrica: la construcción de automóviles de origen francés (en 1891 construyeron su primer automóvil). Hasta 1895 los vehículos de la fábrica P&L fueron provistos de los motores de Daimler, pero a partir de esa fecha el motor fue diseñado por la propia firma francesa.

Francia, como principal productor europeo, diseñaba y elaboraba los automóviles de acuerdo con un sistema de producción artesanal caracterizado por una fuerza laboral altamente cualificada en el diseño, una organización descentralizada en extremo aunque en una sola ciudad y, un volumen de producción reducido; asimismo, el auto era hecho según especificaciones del cliente;⁴⁴ los problemas que se presentaron se debieron a que como todos los automóviles eran contruidos a mano, no había medios de reparación ni de mantenimiento, además de que era costoso comprarlos y manejarlos; sin embargo, sus constantes

⁴³ Autores como Miguel de Castro Vicente, afirman que Daimler creó el primer automóvil del mundo en 1886, al construirlo por medio de un carruaje de cuatro ruedas y la incorporación de un motor diseñado por él y anteriormente equipado en su motocicleta (este motor funcionaba por medio de gasolina y un cilindro de posición vertical), paralelamente Carl Benz había fabricado un triciclo equipado también con un motor de explosión. Castro Vicente, Miguel de, Historia del Automóvil, Enciclopedia CEAC del motor y automóvil, Tomo 9, 1973, p.111.

⁴⁴ James P. Womack, Daniel T. Jones, Daniel Roos, La máquina que cambió al mundo. España, Institute of Technology (MIT), Mc Graw Hill, Serie MGH de Management, 1990, p. 12.

progresos alentaron la construcción de numerosos sistemas de carreteras, lo cual fomentó el automovilismo.

Este proceso productivo artesanal comenzó a extenderse por todo el mundo, diversas compañías de Europa Occidental y de Norteamérica comenzaron a producir vehículos de manera similar, por lo que la competencia creció de manera importante.

En los Estados Unidos al final del año 1890 el automóvil comenzó adquirir relevancia y se convirtió en algo más que simple curiosidad experimental, de ahí que los conocimientos de los primeros intentos europeos motivaron el desarrollo de vehículos dentro del país.

Sin tomar en cuenta anteriores intentos para la construcción de vehículos, los hermanos Charles y J. Frank Duryea (mecánicos de bicicletas) crearon un carruaje con un motor de gasolina de un cilindro, poco después surgieron otros inventores como Elwood Haynes y Hiram Percy Maxim quienes diseñaron sus propios vehículos mecánicos. En el año de 1896 la aparición del mundo automovilístico se inició con la construcción de un automóvil de gasolina, aunque el desarrollo y producción del mismo fue por Ramson Eli Olds (en Michigan) y Alexander Winton (en Cleveland).

En Alemania, la fábrica de Adam Opel antes productora de máquinas de coser, se transformó en una fábrica de automóviles entre 1897 y 1898. La tradición en la producción de automóviles se consolidó, y en 1904 su hijo Fritz Opel se dedicó a la fabricación de unidades que alcanzaron una velocidad de más de 160 km por hora impulsados por motores de 120 caballos de fuerza.⁴⁵

⁴⁵ Autonoticias, "Recordando los 100 años de la OPEL", 8 de septiembre de 1962, p. 16.

Hasta antes de la Primera Guerra Mundial la fábrica era floreciente y con una sólida cadena de agencias distribuidoras, pero a partir del inicio de la guerra, OPEL cambió su producción y participó en la fabricación de camiones para el ejército, así como en la construcción de tractores y motores para aeroplanos.

En el caso de Italia, se pretendió seguir el ejemplo de Francia y Alemania, Giovanni Agnelli en 1899 fundó la firma "Sociedad Italiana para la construcción y el comercio de autos en Turín", la cual entró en funciones con cincuenta obreros que construyeron durante ese mismo año diez automóviles, diseñados por Aristide Faccioli. En 1900 se cambió el nombre de la fábrica por "Fábrica Italiana Automobili Torino", más conocida como FIAT; Agnelli fue su primer secretario, y se dedicó a la fabricación de automóviles de carreras, por su parte Faccioli diseñó un 6 CV sin transmisión el cual poseía un motor que actuaba sobre las ruedas traseras directamente; sin embargo, no tuvo éxito. Para 1905 se emprendió la construcción de navíos, y al año siguiente, fabricaron los primeros motores marinos; para 1907 habían más de sesenta fábricas de automóviles en Italia, pero pocas contaron con recursos suficientes para sostenerse en el mercado.⁴⁶

La industria automotriz siguió creciendo, y para el año de 1901 concretamente, ya existían 612 fábricas, de las cuales ya se vislumbraba el despegue de algunas de ellas, y que pronto adquirieron un lugar sobresaliente dentro del emergente sector automotriz, tales como: DAIMLER, BENZ, PEUGEOT, MORS, DE DION BOUTON, DARRACO, FIAT, OPEL, HUMBER, entre otras; el resto de las sociedades creadas en este período pronto desaparecieron por no estar suficientemente preparadas para la fabricación de automóviles.⁴⁷

⁴⁶ *Autonoticias*, "La Industria Automotriz en Italia", 27 de octubre de 1962, p. 19-20.

⁴⁷ *Op. Cit.* p 288

El continuo proceso de crecimiento y los esfuerzos por su consolidación, motivaron una importante transformación en cuanto al esquema de producción manejado hasta entonces; Henry Ford creó en 1908 una nueva técnica llamada "producción en masa", la cual superó los problemas del anterior sistema (los costes de producción eran elevados y no descendían con el volumen, además el sistema fallaba en lo referente a la calidad del producto).⁴⁸ La producción en serie consistió en la aplicación de los principios de potencia, exactitud, economía, sistema, continuidad y velocidad a un producto manufacturado; por consiguiente, había una organización productiva que entregaba un artículo útil de uso corriente en gran cantidad y a un costo mínimo. El llamado "fordismo" creó la uniformación de las piezas y elaboró mecanismos intercambiables; en breve, los obreros estuvieron especializados en pequeñas tareas y fueron programados para realizar su trabajo a un ritmo predeterminado; con ello, se redujeron tiempos y gastos en la producción. El rápido crecimiento de los Estados Unidos permitía obtener provechosas ventajas en cuanto a la utilización de técnicos, donde se pudo admitir la producción en masa con un mínimo de mano de obra, sobre todo para no cubrir los altos costos de trabajo de los artesanos.

La intercambiabilidad, la simplicidad y la facilidad de ensamble aplicada conjuntamente, dieron a Ford grandes ventajas sobre los demás competidores, además el crecimiento en este sistema permitió disminuir el precio de venta de los autos y dar forma al famoso modelo T.⁴⁹

En 1900 la producción de vehículos de motor en Estados Unidos fue de 4,000 unidades y para 1910 se incrementó a 187,000 (los registros aumentaron de

⁴⁸ La producción artesanal dominada hasta entonces por las firmas europeas pronto fueron rebasadas por este sistema innovador y Estados Unidos poco después dominó la economía mundial en gran parte, como resultado de ello.

⁴⁹ A principios de 1908, Ford introdujo en el mercado el llamado "modelo T" (un carro de cuatro cilindros y veinte caballos de fuerza) su costo fluctuaba entre 850 dólares; sin embargo, en 1913 con los nuevos procesos de producción, su precio bajó de 950 a 250 dólares. González, Cristina y Zermeño, Guillermo, E.U.A: Síntesis de su historia II, Instituto Mora, Tomo 9, Alianza Editorial Mexicana, 1988, p. 192-193.

8,000 a 469,000). La industria del automóvil se fue afirmando como un gran negocio por el surgimiento de pequeñas industrias dependientes de ella, como lo fueron las ventas, los servicios y las reparaciones, así como la influencia, en otras industrias relacionadas como fue la del petróleo y la del caucho.

En 1913 Ford introdujo la cadena de montaje móvil, lo cual redujo el tiempo de ensamblaje e incrementó la velocidad de producción; de esta forma, la producción cambió la dirección de la industria, del volumen, del sistema, de la organización y de la comercialización. La compañía Ford inició en su planta de Detroit la producción en masa en base a las innovaciones organizacionales del proceso de trabajo, basado en el análisis de los tiempos y movimientos, principio central de la Scientific Management creado por Frederick W. Taylor y aplicado por Henry Ford en su compañía. En la década de los veinte, Taylor influyó en el método de extraer al máximo la eficiencia de cada trabajador y propuso dos reformas; la primera consistió en que la administración debía orientarse a someter el trabajo mediante su observación y registro científico y; la segunda, en que la administración debía tener el control sobre el lugar del trabajo a través de la estandarización forzada de métodos, la adopción obligada de mejores implementos, condiciones de trabajo y cooperación;⁵⁰ asimismo, postulaba que la productividad dependía del trabajo fragmentado y distribuido a lo largo de la línea de montaje; la instauración de la cadena permitió la entrada masiva de trabajadores no especializados en la producción y, en este periodo, Estados Unidos comenzó a dominar los negocios de autos, ya que su producción se elevó diecinueve veces más que la de Europa.⁵¹

⁵⁰ La llamada "Administración Científica" fue un intento por aplicar los métodos de la ciencia a los crecientemente complejos problemas sobre el control del trabajo en las empresas capitalistas en rápido desarrollo. Montiel, Yolanda, Industria automotriz y automatización (el caso de la VW en México), Editorial Casa Chata, SEP, 1991, p. 18.

⁵¹ James M Lox, The European Auto Industry, Twayne Publishers, New York, 1992, p. 62-82.

El próspero negocio de la industria del automóvil en Estados Unidos en 1915 no sólo incrementó las ganancias de Ford, sino que sentó las bases para la propagación de su proceso productivo y en consecuencia, surgió una compañía que le dio competencia, era una pequeña fábrica que se especializó en la fabricación de automóviles de las mismas características de los que Ford fabricaba, esta fábrica fue la CHEVROLET MOTOR COMPANY OF MICHIGAN (fundada desde 1911) que diseñó modelos similares a los creados por Ford (como el modelo Ford T), pero más baratos (como el CHEVROLET 490); a partir de este momento la CHEVROLET creció a la par que la FORD, la innovación de modelos más competitivos y las constantes rebajas en los precios no fue más que el reflejo de la creciente lucha por el dominio del automóvil.

Ante el creciente avance de la compañía FORD, Alfred Sloan de la GENERAL MOTORS perfeccionó un sistema capaz de simplificar tareas, así como la efectiva utilización de la mano de obra no calificada; desarrolló diferentes productos (cinco modelos) desde el más barato hasta el más caro, ello para captar los ingresos de compradores potenciales; organizó y gestionó sucursales exteriores donde las operaciones de fabricación y ventas eran controladas desde la matriz (en Detroit). La introducción de las técnicas de producción masiva, le valieron a las firmas norteamericanas, en particular a las tres grandes: FORD, GENERAL MOTORS y CHRYSLER, ventajas considerables sobre los productos europeos.

En Europa, específicamente en Inglaterra, durante la guerra de 1914-1918 la producción de coches se suspendió, pero al terminar la conflagración hubo una gran demanda de los mismos y trajo como consecuencia la proliferación de fabricantes; sin embargo, muchos no lograron sostenerse por la gran competencia. En los años de 1922 y 1927 hubo un gran aumento de vehículos de

carga que disminuyó en 1930, pero también originó la modificación en los tipos, por lo que el resultado final fue la adopción del mediano.⁵²

Los grandes fabricantes británicos adoptaron la producción en serie aunque sin dejar a un lado la atención y construcción de coches particulares de lujo y costo. Al aumentar la demanda de vehículos de camiones medianos y ligeros, se inició la producción de camiones ligeros en los talleres fabricantes de automóviles, al consolidarse algunas compañías, se produjo más barato sin sacrificar la variedad y se produjeron automóviles de alta calidad en pequeña escala.

A partir de 1928 la firma Opel se transformó en una corporación accionista y algunas de ellas fueron vendidas a GENERAL MOTORS (quien adquirió el 80% de las acciones en 1929 y el 20% restante en octubre de 1931). GENERAL MOTORS introdujo modernas técnicas norteamericanas de producción y para 1937, la OPEL registró una producción de 130,267 unidades convirtiéndose en el fabricante de autos más importante de Europa.

En 1929 los productores norteamericanos fabricaron 5.3 millones de automóviles, mientras que la producción de los cuatro principales países europeos fue de 682,000 (debido a que sus mercados eran pequeños y menos estandarizados; asimismo, tardaron en adoptar las técnicas de producción a gran escala, por lo que establecieron aranceles y otras medidas para proteger a sus incipientes industrias). Cuando la producción en masa se asentó en Europa, pronto dominó la industria automovilística: en Inglaterra la Nuffield Organization dirigida por William R. Morris introdujo el estilo de trabajo fordista y creó uno de los más importantes grupos financieros en su país, la BRITISH MOTOR CORPORATION; en Alemania, la fábrica OPEL adoptó el sistema de trabajo en serie y creó autos de bajo precio, desarrollaron un modelo llamado OPEL RAK2 que alcanzó una velocidad de hasta

⁵² Autonoticias, "50 años de progreso de la Industria Automotriz Inglesa", 24 de noviembre de 1949, p. 12.

doscientos kilómetros por hora, pero la propulsión a reacción aplicada en estos modelos no tuvo resultados prácticos; la compañía CITROËN en Francia aplicó el sistema de la compañía Ford, y en la década de los veinte inició la producción en serie; paralelamente, la empresa de Louis Renault reorganizó sus instalaciones bajo el mismo sistema de producción, creando un modelo muy popular; sin embargo, la compañía CITROËN compitió con la RENAULT por medio de innovaciones en sus automóviles (fabricó tres modelos distintos en dos años con precios bajos y ensayó continuas modificaciones para la construcción de nuevos modelos);⁵³ por último, la empresa italiana FIAT aplicó el sistema fordista y se consolidó como una de las más importantes fábricas de autos en Europa.

Los europeos adoptaron algunas de las características de la industria automotriz norteamericana, su producción y productividad permanecieron considerablemente bajas a comparación con las grandes firmas norteamericanas, pero la gran flexibilidad de los procesos de producción seguidos por sus compañías les permitieron reaccionar rápidamente a los cambios de la demanda.

En los años posteriores a la Primera Guerra Mundial se creó una estructura internacional de la industria en que Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania, Francia e Italia dominaban las exportaciones automotrices (ver cuadro 6), pero al mismo tiempo sus mercados internos permanecieron aislados de la competencia externa; tal situación se reflejó en el comercio internacional, ya que sus ventas se dirigieron exclusivamente a los países menos industrializados.

⁵³ Sin embargo, en 1928 enfrentó serias dificultades económicas y a pesar de la ayuda proporcionada por la Banca Lazard, quebró en 1934.

CUADRO 8. EXPORTACIONES MUNDIALES DE AUTOMOVILES Y CAMIONES, 1950-1970 (Miles de unidades)						
AÑO	ESTADOS UNIDOS	GRAN BRETAÑA	FRANCIA	ALEMANIA	ITALIA	JAPON
1950	251.7*	541,939	121,771	83,454	21,905	5,509
1951	434.7*	505.0*	125,701	120,000	32,250	6,733
1952	296.5*	437.1*	106,044	136,652	26,460	865
1953	288.9*	412.1*	113,586	176,989	31,506	1,098
1954	358.0*	490,825	141,216	298,084	44,136	988
1955	386,782	528,612	173,109	403,963	74,645	1,231
1956	372,442	462,068	194,018	484,595	87,034	2,447
1957	335,785	547,277	265,023	584,274	119,123	6,554
1958	268,092	596,239	374,242	733,392	169,253	10,243
1959	266,318	697,026	603,655	870,951	221,194	19,285
1960	322,526	716,017	581,144	982,830	203,935	38,809
1961	258,975	538,675	483,776	1,006,240	245,039	57,037
1962	231,977	695,605	552,885	1,101,880	319,094	66,690
1963	267,781	774,834	604,329	1,331,781	305,274	98,564
1964	320,169	847,989	552,207	1,498,964	331,122	150,421
1965	167,724	793,756	613,101	1,527,254	326,731	194,168
1966	256,529	721,968	787,434	1,637,424	393,569	255,734
1967	363,165	637,784	835,038	1,463,213	426,855	362,245
1968	422,629	818,607	957,968	1,919,754	587,146	612,429
1969	437,802	952,786	1,174,794	2,055,716	630,076	858,068
1970	379,089	862,726	1,525,422	2,103,948	671,032	1,086,776
1971	486,780	915,841	1,631,572	2,293,005	680,516	1,779,024
1972	531,009	767,411	1,769,216	2,188,138	699,754	1,965,490
1973	661,006	761,964	1,931,147	2,347,691	705,348	2,067,556
1974	815,507	725,512	1,948,562	1,880,553	733,768	2,618,087
1975	864,050	695,852	1,938,332	1,653,467	710,497	2,677,612

* Las cifras expuestas en estos años están redondeadas

Fuente: American Automobile Manufacturers Association.

World Motor Vehicle Data

Varios números

De esta forma, el fordismo se consolidó como un modelo de industrialización que traspasó fronteras y se convirtió en el principal modelo de desarrollo para la industria automotriz mundial y donde el dominio norteamericano se hizo patente; sin embargo, en los años subsiguientes, la innovación tecnológica marcaría el inicio de un fuerte proceso de reestructuración, donde destacaría Japón como el principal productor a nivel mundial, superando el tradicional sistema de producción

para dar paso a un avanzado e innovador sistema que cambió el panorama automotriz.

3.2 LAS INNOVACIONES TECNOLÓGICAS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL.

En la década de los cincuenta, la industria automotriz se configuró sobre la base de tres centros regionales: Estados Unidos (EE UU), Europa Occidental y Japón; sin embargo, las compañías norteamericanas dominaron la industria mundial, ya que su mercado contabilizó el mayor porcentaje de ventas de autos en el mundo; pero a partir de 1955, las empresas más importantes de EE UU (FORD, CHRYSLER y GENERAL MOTORS) comenzaron a perder sus ventajas competitivas debido a que la producción en masa fue aplicada en todos los países del mundo; se desarrolló una estructura de competencia altamente internacionalizada y las técnicas tayloristas de producción en masa se habían difundido a través de esta estructura, por lo que muchas naciones europeas crecieron con gran éxito.

El dominio de las técnicas norteamericanas de producción en masa por los productores europeos, dieron como respuesta la creación de innovaciones tales como: coches compactos y económicos, tal diversidad en productos les generó grandes ventajas a nivel competitivo (el VW escarabajo y los coches deportivos MG), y más aún, en los años setenta, redefinieron los automóviles de lujo con alta tecnología, lo cual les garantizó los segmentos más caros del mercado y su control total a nivel mundial; por ejemplo, uno de los productores más beneficiados por las innovaciones norteamericanas fue la VOLKSWAGEN que produjo un aumento cuantitativo notable en la fabricación de automóviles compactos (ver cuadro 7) donde se nota claramente que de una producción de cerca de 10,000 unidades de coches en 1946 pasó a más de 1 millón 300 en 1969, cifra que

muestra que la producción de este tipo de automóviles fue de las más demandadas en ese período en relación a otro tipo de vehículos.

CUADRO 7. PRODUCCIÓN DE EMPRESAS VULKSVAERTEN				
1946-1969 (MILES)				
Año	Automóviles*	Camiones	VW-combi	Total
1946	9,931	0	0	9,931
1947	8,940	0	0	8,940
1948	19,127	0	0	19,127
1949	46,647	7	1	46,655
1950	83,540	5,764	1,253	90,557
1951	96,644	5,948	2,844	105,436
1952	120,023	10,959	5,031	136,013
1953	157,056	16,931	5,753	179,740
1954	210,393	23,112	8,868	242,373
1955	290,832	27,715	11,346	329,893
1956	345,574	34,106	16,010	395,690
1957	401,916	47,143	23,495	472,554
1958	475,853	55,814	21,732	553,399
1959	605,301	65,860	25,699	696,860
1960	756,947	78,486	30,425	865,858
1961	841,877	81,946	35,950	959,773
1962	967,654	85,361	59,409	1,112,424
1963	938,156	89,083	104,841	1,132,080
1964	1,089,772	92,286	135,237	1,317,295
1965	1,225,951	84,444	137,265	1,447,660
1966	1,218,519	84,018	173,972	1,476,509
1967	952,585	73,021	136,652	1,162,258
1968	1,257,506	99,160	192,267	1,548,933
1969	1,307,176	107,979	224,475	1,639,630

*Incluye microbuses y ambulancias

Fuente: American Automobile Manufacturers Association.

World Motor Vehicle Data

1970 Edition

A partir de la década de los cincuenta, el cambio de las preferencias en el mercado de los coches grandes a las importaciones extranjeras y a los autos compactos, demostró la obligación de las grandes compañías a estar

constantemente a la vanguardia en contra de los constantes cambios en los consumidores.

Hasta el año de 1957, las grandes empresas norteamericanas se dieron cuenta de que los vehículos pequeños como los de la VOLKSWAGEN o los de la FIAT se vendían en su mercado en grandes cantidades; por lo que a partir de la década de los sesenta, iniciaron una serie de proyectos tendientes a la fabricación de los llamados "compact cars" (autos más pequeños y practicables)⁵⁴ y de ahí surgieron: el Corvair de la GENERAL MOTORS, el Falcon de la FORD, el Valiant de la CHRYSLER y el Hornete de la AMERICAN MOTORS; no obstante, estos modelos no representaron competencia para los coches europeos ya que eran todavía de gran tamaño a comparación de los primeros y requerían de mucho más gasolina.

La necesidad de competir con este tipo de automóviles generó en los años subsecuentes, la salida de autos de menores dimensiones como el Maverick de la FORD, y una clase de autos subcompactos como el Vega de la GENERAL MOTORS, el Pinto de la FORD, y el Gremlin de la AMERICAN MOTORS; en este caso, aunque los modelos eran de mayor tamaño que los europeos y japoneses, se acercaron más a las características y consumo de gasolina de ellos.

En Europa, el surgimiento de un mercado común en 1956 y la eliminación de barreras arancelarias a sus países miembros en 1968, incrementó la competencia entre los productores europeos y sentaron las bases para la reorganización de las empresas norteamericanas que adquirieron empresas en aquel continente por medio de fuertes inversiones, lo cual intensificó su participación en el mercado europeo en un 29%. En esta reorganización productiva de principios de la década de los sesenta y hasta antes de la crisis energética de 1973, se desarrolló una tendencia a la internacionalización del proceso de producción para dar respuesta

⁵⁴ De Castro, Vicente. Historia del automóvil, Enciclopedia CEAC del motor y automóvil, Tomo 9, 1973, p. 686.

a los ajustes que la competencia imponía a los productores nacionales de cada país, el ascenso de la industria sufría las consecuencias de la concentración y de su expansión; esta tendencia se hizo más visible a partir de la crisis de 1974-1975.

A finales de la década de los sesenta, se configuraron importantes fusiones de las principales empresas automovilísticas europeas: LEYLAN y BRITISH MOTOR CORPORATION se unen en 1968 (Inglaterra); AUTOBIANCHI, LANCIA Y FERRARI se integraron a la FIAT italiana, y la VOLKSWAGEN alemana adquirió AUTO UNIÓN. De esta forma, a principios de la década de los setenta, la industria automotriz europea alcanzó un relativo grado de concentración y centralización, de tal manera que cuatro países con un pequeño número de empresas y junto con las filiales (FORD, GENERAL MOTORS y CHRYSLER) tenían poco más del 90% del mercado europeo.

Asimismo, en esta década, la industria automotriz en algunos países de América Latina intentaba integrarse al mercado mundial y superar los problemas derivados del aumento del petróleo por medio de promoción a las exportaciones de vehículos o de autopartes por ejemplo, esto como parte de sus políticas de industrialización, así como por las estrategias de las empresas transnacionales que aplicaron un conjunto de políticas destinadas a la fabricación en gran escala de vehículos, no sólo para el consumo interno sino para su exportación en sus países de origen y en países en vías de desarrollo.⁵⁵

De esta forma, los países latinoamericanos adquirieron gran importancia a medida

⁵⁵ En el caso de las empresas alemanas se debió en gran parte por la escasez de mano de obra de su país y para evitar el aumento en el número de trabajadores extranjeros que empleaban, las industrias italianas e inglesas por la cantidad de problemas obrero-patronales que sufrían, y todas ellas, incluyendo las norteamericanas y francesas, para aprovechar la menor escala de salarios de los países en vías de desarrollo y las concesiones fiscales y de otro tipo que se les otorga.

que se insertaban en el mercado mundial, a través de exportaciones, por la liberalización tanto de importaciones de vehículos completos como de autopartes y por los requisitos de contenido local; además para aprovechar las nuevas fuentes de competitividad internacional de la industria, en especial de las firmas japonesas cuyas exportaciones aumentaron a estos mercados de manera importante.

En este mismo período, el fordismo entró en crisis como modelo de desarrollo a escala mundial, Estados Unidos empezó a tener dificultades (devaluación del dólar, inflación acelerada, déficit comercial, etc.), en especial las tres grandes compañías automotrices de ese país: FORD, GENERAL MOTORS y CHRYSLER sufrieron importantes pérdidas; sin embargo, un país registró tasas de crecimiento dinámicas sustentadas en una floreciente industria automotriz: Japón.

En los cincuenta Japón se reorganizó para alcanzar el nivel de desarrollo de los países europeos y de los Estados Unidos, en un lapso de casi treinta años los japoneses lograron alcanzar ese desarrollo económico de los otros países e incluso rebasar a varios de ellos y así consolidarse como una pieza clave en la dinámica económica. Su organización económica permitió una distribución prioritaria de los recursos financieros en beneficio de los sectores productivos, gracias a la interacción entre la industria, intermediarios financieros y el Estado, lo que permitió a su planta productiva desarrollar una gran capacidad de absorción y adaptación a los cambios de la dinámica internacional.⁵⁶

Los procesos de racionalización y cambio tecnológico que junto con una eficaz utilización de los recursos disponibles como la fuerza de trabajo, permitió a Japón erigir un poderío industrial y gozar de menores costos en su producción a diferencia de sus demás competidores.

⁵⁶ "Japón: Reestructuración interna e internacionalización de la economía en los ochenta". Comercio Exterior, vol. 38, No. 3, marzo de 1988, México, p. 233-244.

La industria de autos japonesa creó nuevos modelos tanto de organización entre grupos industriales como de relación laboral; así como una filosofía diferente de la producción, basada en los conceptos de "justo a tiempo" (producción sincronizada con la demanda y el control total de la calidad).

Una importante transformación a nivel mundial de la industria automotriz se consolidó con el surgimiento de un nuevo modelo de acumulación de capital, basado en la "producción flexible" o "producción ajustada" (la fabricación en gran escala de bienes pequeños de una gran variedad de mercancías) que se desarrolló en la empresa japonesa TOYOTA por Eiji Toyoda y Taiichi Ohno.⁵⁷ El sistema de producción ajustada se basó en la utilización de la mitad de inversión en herramientas y en una disminución en la producción en las horas de trabajo de ingeniería, para desarrollar un producto nuevo a la mitad del tiempo; además, la utilización de la mano de obra se redujo considerablemente y también se necesitó de poco espacio en la fabricación, lo que se tradujo en la fabricación de productos con menos defectos.

Por medio del sistema Toyota, los costos se redujeron al eliminar totalmente el personal y las existencias innecesarios, ya que su idea básica radicaba en la obtención del tipo requerido de unidades en el tiempo y en la cantidad precisos; además se empleaban equipos con trabajadores multicualificados a todos los niveles de la organización y, se implementó el uso de máquinas altamente flexibles y cada vez más automatizadas para producir grandes volúmenes de producción con una gran diversidad.

La empresa TOYOTA fue la plataforma de las innovaciones organizacionales; es decir, revolucionó la organización productiva en todo el mundo con el sistema de producción y comercialización "just in time" (justo a tiempo) y el autocontrol

⁵⁷Womack, Daniel T y Jones, Daniel Roos, La máquina que cambió al mundo, España, Institute of Technology (MIT), Mc Graw Hill, Serie MGH de Management, 1990, p.335

(jidoka)⁵⁸ el impulso del modelo productivo provino de los adelantos tecnológicos y de la aplicación de la informática, la robótica y las telecomunicaciones a la industria.

La primera crisis mundial del petróleo gestó una nueva etapa para la industria automotriz, ya que experimentó a nivel mundial un cambio en los procesos y diseños de los vehículos a consecuencia de la crisis energética desencadenada en la década de los setenta y motivada por el boicot petrolero decretado por los países árabes del Golfo Pérsico, a consecuencia de la guerra de Siria y Egipto en contra de Israel, lo cual puso en evidencia la necesidad y dependencia que tenían los países industrializados en esa región.

El embargo petrolero árabe en 1973 especialmente en contra de Estados Unidos y Holanda por favorecer a Israel se dirigió a ejercer el pleno control sobre la fijación de los precios y la regulación de la oferta (con ello la pérdida del dominio de las llamadas "Siete Hermanas"⁵⁹ terminó), así como regular el monto de sus ingresos y la orientación de sus políticas de producción de acuerdo a sus intereses económicos y de esta forma proteger sus reservas; el repentino incremento en los precios de las materias primas y la consiguiente alza en los precios de los vehículos y de sus componentes, determinaron la necesidad de producir autos con capacidad de combustible más eficiente.

⁵⁸Autocontrol o Jidoka (en japonés) el cual controla los defectos e impide la entrada en el proceso de producción de unidades defectuosas. También se incluyen otros dos conceptos clave: Flexibilidad en el trabajo (shojinka) que supone la variación del número de trabajadores en función de las variaciones de la demanda y el pensamiento creativo o ideas innovadoras (soifuku) mediante el aprovechamiento de las sugerencias del personal. Yashiro Monden, El sistema de producción Toyota, Ed. CND, Ciencias de la Dirección, 1988, 3er. edición, p. 1-5.

⁵⁹Las llamadas "Siete Hermanas" estaban constituidas por seis grandes empresas petroleras, tales como: Exxon, Shell, Mobil, Texaco, Standar Oil of California y British Petroleum, quienes controlaban directamente el ritmo de extracción, producción y comercialización del petróleo. Para más información ver Isidro Morales y Cecilia Escalante, La Formación de la política petrolera en México 1970-1986, El Colegio de México, 1988, p.48-50.

Este ambiente propició que los productores europeos reestructuraran su planta productiva erigida sobre bases nacionales, para así integrarse a las condiciones del mercado mundial del sector. En cambio, los productores norteamericanos no pudieron ajustarse a la cambiante demanda interna y mundial, por las características de su industria y de su producto (la crisis cuestionó la utilidad y rentabilidad del "auto americano", ya que consumía grandes cantidades de energéticos por su gran tamaño, tenía un alto costo y sus modelos cambiaban anualmente) lo cual les imposibilitó disminuir la gran competencia japonesa en Europa y en su propio mercado.

El alto precio de la gasolina multiplicó la demanda de coches con bajo consumo de combustible, requerimiento que atendieron con eficacia los seis grandes fabricantes de Japón (TOYOTA, NISSAN, HONDA, MAZDA, MAZUDA y MITSUBISHI). Así se comenzó el auge de las exportaciones de automóviles compactos japoneses que ingresaron, sin mucha competencia en el mercado norteamericano. Para consolidar su éxito exportador, las empresas mejoraron la tecnología en productos como motores y transmisiones, mejoraron las estrategias de comercialización y aumentaron la calidad en el servicio.

La presencia japonesa en el mercado europeo fue a través de la entrada de automóviles compactos y subcompactos de bajo precio y alto rendimiento y, junto con algunos países subdesarrollados, supieron adaptarse a los cambios en la demanda. La emergencia de Japón y el considerable potencial de algunos países en desarrollo con una creciente participación a nivel mundial, obligaron a Estados Unidos y Europa a reestructurarse de tal manera que su aparato productivo pudiera producir un auto universal que se ajustara a las diversas condiciones.

Algunas firmas iniciaron estrategias para continuar dentro de la competencia internacional, por lo que pusieron en marcha estrategias orientadas a cambiar los procesos productivos como la organización del trabajo, la automatización y los

cambios en los productos; así como nuevas inversiones, aumento en la cooperación entre empresas e intentos por establecer relaciones más acabadas entre filiales (FORD y GENERAL MOTORS) y apoyo estatal para financiar nuevas inversiones.

En algunos países, las industrias modernizaron su producción aumentando sus inversiones, la transición a un sistema de producción flexible en el cual se logró la diversidad en cuanto a modelos, la instalación de tecnologías de robots que automatizó muchas operaciones complicadas desde el punto de vista técnico (ensamblado o montaje), todo ello pretendió el aumento de la productividad y la sustitución de mano de obra intensiva (el mejoramiento de la calidad de la carrocería y ensamblado).

Las dimensiones de los autos fueron reducidas (especialmente en EE UU), la sustitución de acero por plásticos y aleaciones o aceros más ligeros y durables adquirieron gran importancia en cuanto a una disminución en el peso, aunque su precio aumentó. Además, la ley de seguridad establecida en su país llamada "National Highway Traffic Act" de 1966, obligó a las industrias automotrices a rediseñar los autos e impuso límites en cuanto a los niveles de contaminación (ello tuvo un fuerte impacto sobre el sector); sin embargo, al subir los precios de la gasolina, las industrias de Estados Unidos no pudieron responder a la demanda de autos pequeños y, en cambio, dio la pauta para que industrias extranjeras del sector adquirieran mejores posiciones por su alto nivel de competitividad. De ahí que Estados Unidos no pudiera hacer frente a la rápida penetración de autos japoneses en su territorio; la inadaptabilidad de las empresas norteamericanas hacia ese nuevo tipo de automóvil y al cambio de preferencias de los consumidores por autos económicos, así como los costos que implicó cumplir con las nuevas normas obligatorias, tuvieron un severo impacto sobre la dirección y evolución estructural de la industria automotriz norteamericana.

Todo ello obligó a los productores a concentrar sus esfuerzos para la reducción de los costos de producción mediante la adopción de nuevas tecnologías y la incorporación de adelantos electrónicos para mejorar el rendimiento y seguridad de los vehículos, ya que el extraordinario desempeño de la economía japonesa basado en el gran avance tecnológico y administrativo que le permitió penetrar en el mercado mundial de productos manufacturados (algunos de ellos dominados tradicionalmente por EE UU y en algunos casos por Europa) agudizó la competencia, por lo que la introducción de innovación tecnológica y la inserción de la microelectrónica en el proceso de producción, se dividió esencialmente en tres áreas: 1) Reemplazo de máquinas herramienta convencionales por máquinas de control numérico; 2) La utilización de robots industriales y, 3) El uso de computadoras en el proceso de diseño y manufactura (CAD).

Las máquinas herramienta de control numérico si bien es cierto fueron creadas en los años cincuenta, es a partir de los años setenta cuando comenzó su difusión por medio de las microcomputadoras, y sobre todo, a partir de la segunda mitad de la década, con el uso de éstas en la unidad de control de la máquina. Estas máquinas herramientas son una tecnología que ahorra trabajo y capital; sin embargo, el ahorro primordial es el trabajo calificado ya que se produce una sustitución importante de trabajadores necesarios para producir con un determinado equipo, asimismo se reduce el tiempo necesario para entrenar a los trabajadores que quedan en la planta.

Los robots son manipuladores mecánicos reprogramables que se utilizan para tareas muy específicas, la primera generación de robots se crearon en 1961 por los Estados Unidos pero con una flexibilidad limitada; la segunda generación fueron los llamados de control numérico, se iniciaron en la década de los setenta y son los de mayor difusión en la actualidad; y la tercera generación son aquellos denominados inteligentes (tienen capacidad sensorial y de reconocimiento) que están en plena gestación tecnológica. Hasta ahora los robots realizan tareas

repetitivas en el sector industrial tales como la soldadura, pintura y algunos tipos de aplicaciones en el manipuleo de materiales y, reemplazan en la mayoría de los casos, la mano de obra no calificada.

La tecnología CAD apareció a partir de las décadas de los cincuenta y sesenta, se basa en la utilización de las computadoras para las actividades de diseño; sin embargo, su desarrollo se originó a partir de la microelectrónica, la cual lo ha perfeccionado. La utilización de CAD trajo ventajas al sector como el aumento de la productividad de los ingenieros de diseño, especialmente cuando hay la necesidad de adecuar los diseños a los mercados locales y reduce el tiempo de gestación de productos. Además, la necesidad de reducir los costos en la producción, se generó por medio de la automatización en las líneas de producción por medio de sistemas flexibles de manufacturas (que consisten en una línea de máquina-herramienta y maquinaria de transferencia que puede ser fácilmente reprogramada para la manufactura de varios tipos y tamaños de componentes), robots industriales (los cuales tienen un grado de movilidad y pueden manejar miembros artificiales y dispositivos tales como equipo de soldar, además se usan dentro de los sistemas flexibles manufactura, ofrecen confiabilidad y calidad)⁶⁰ y, métodos de CAD-CAM,⁶¹ (son métodos utilizados para el diseño y la ingeniería, ya que la aplicación de la computadora permite almacenar diseños y hacer modificaciones en poco tiempo, también es posible coordinar a nivel internacional los distintos departamentos de diseño) lo que posibilitó que la industria automotriz tuviera nuevas oportunidades de obtener importantes avances en sus métodos de producción y tener un alto nivel de inversión en investigación y desarrollo como fue el caso de Francia, Alemania, Japón, EE UU y el Reino Unido.

⁶⁰OECD Observer, "Hacia una industria automotriz mundial". Contextos, segunda época, SPP, Año 1, No 23, 12 de marzo de 1984, p. 46-47.

⁶¹Juan Baqué, "Detroit frente al automóvil japonés". Mapa Económico Internacional, núm. 5, p. 66-67.

De esta manera, la hipótesis se confirma, ya que todos los avances tecnológicos han permitido a la industria automotriz tener beneficios como la reducción de costos con altos rendimientos, la reducción del tiempo de trabajo, el incremento de la productividad, la disminución del tiempo en cuanto a la producción y la comercialización del producto; de tal forma que se refleja en sus niveles de competitividad en el mundo, como es el caso de las firmas norteamericanas, japonesas y alemanas, que a su vez han generado una correlación de fuerzas donde la tecnología sigue jugando un papel preponderante; aunque las consecuencias para el sector laboral son negativas debido al desplazamiento de la mano de obra y por ello, a los despidos masivos.

3.3 CAMBIO EN LAS RELACIONES DE FUERZA ENTRE LOS COMPETIDORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

A partir de la década de los ochenta, la disputa por la hegemonía se hizo evidente entre Japón y Estados Unidos (EE UU) debido a la reestructuración de la economía estadounidense y al surgimiento de nuevos polos de poder.

Las tensiones en el ámbito comercial se iniciaron sobre todo en 1987 con el fortalecimiento de las tendencias proteccionistas del gobierno norteamericano, con la implantación de sanciones comerciales a los productos electrónicos japoneses; no obstante, estas medidas afectaron solamente 300 millones de dólares de un déficit de 15,000 millones de dólares en el sector eléctrico norteamericano. El efecto de estas sanciones se reflejó en una guerra comercial causada por el desigual intercambio mercantil entre los países, ya que el déficit comercial de Estados Unidos con Japón ascendió a 54,600 millones de dólares en 1986 y a cerca de 60,000 millones en 1987. Ante la pérdida de competitividad de la industria norteamericana y la incapacidad de revertir la tendencia deficitaria de sus

flujos comerciales, los discursos del gobierno de Reagan se inclinaron más que en un libre comercio, a un comercio justo.

En cambio, Japón desde 1984 ha llevado a cabo una estrategia entre reorientación del crecimiento hacia la demanda interna, mayor apertura del mercado, promoción de importaciones y la automoderación de las exportaciones como mecanismos para reducir los conflictos comerciales con los demás países; sin embargo, Estados Unidos y los países de la Comunidad Económica Europea no consideraron válida la puesta en práctica de estas políticas por parte de Japón, por lo que las fuertes presiones dirigidas al gobierno japonés originaron la creación de un plan de emergencia en favor de Estados Unidos como la apertura de su mercado (a costa de algunos productores japoneses que dependían de las barreras proteccionistas para sobrevivir y del empleo).

En el caso de la industria automotriz, Estados Unidos y Europa Occidental también perdieron terreno, aún cuando mantenían su liderazgo en la producción total global, su dinamismo declinó; en cambio, Japón comenzó a destacar en esta industria por sus constantes transformaciones: la incorporación de conceptos de diseño, producción, organización del trabajo, relaciones laborales y de mercado a escala internacional; todo ello provocó fuertes presiones a las demás firmas, las cuales llevaron a cabo estrategias que no resultaron muy efectivas.

La industria norteamericana en este período tuvo la mayor depresión de su historia; sin embargo, su consecuente recuperación se debió a factores que es preciso destacar, como son: la reducción en la base de costos por el proceso acelerado de automatización en las más importantes etapas de producción completada con la introducción de sistemas de manufactura flexible y robots industriales y, por la contención de los costos salariales (la introducción de la

tecnología disminuyó la mano de obra utilizada y la restante incrementó su productividad).⁶¹

La industria automotriz estadounidense comenzó su avance con cortes en los costos de producción, mejoramiento de la eficiencia en sus plantas y por la adopción de diversas técnicas de apoyo de la industria automotriz japonesa, como son: plantas de operaciones más modernizadas y relaciones laborales menos conflictivas, utilizando con mayor eficiencia sus miles de proveedores y reduciendo en forma gradual sus costos en los sistemas de diseño y producción

de autos; sin embargo, los fabricantes del exterior establecieron un nivel de calidad y precio que las industrias estadounidenses debían igualar.

La industria automotriz japonesa creció de manera sorprendente y se integró a la vanguardia de los principales productores mundiales. El éxito de Japón en los mercados internacionales se debió a la eficiencia en sus modos de producción y a las estrechas relaciones que se establecieron entre industriales y sus proveedores de componentes y, a su sistema altamente flexible. Las fuertes inversiones hechas por los productores japoneses a través de los años destinados a la investigación tecnológica de proceso, los convirtió en los más eficientes y competitivos del mundo; por ejemplo, la formación de TOYOTA MOTOR COMPANY⁶² en 1982 fue parte de un proyecto de internacionalización, llevado a cabo por medio de una organización en el proceso de trabajo y mejores condiciones de empleo, así como un proceso de innovación tecnológica.

⁶¹ En el caso de los fabricantes de autos y el sindicato de Trabajadores Unidos de la Industria Automotriz (UAW) establecieron grupos de participación integrados por empleados para que los trabajadores colaboraran en la elevación de calidad y productividad. En una reunión de 1981, la UAW aceptó concesiones en salarios y beneficios por más de cuatro mil millones de dólares. "Carrusel de Detroit". Contextos, segunda época, SPP, Año 1, No.23, 12 de marzo de 1984, p.54.

⁶² TOYOTA MOTOR COMPANY se creó por la fusión de dos firmas TOYOTA MOTOR CO. (TMC) encargada de diseñar y producir autos y, por otra parte, TOYOTA MOTOR SALES (TMS) a cargo de la comercialización y del servicio. Micheli Jordí, Nueva Manufactura, Globalización y producción de automóviles en México, UNAM, Facultad de Economía, México, 1994, p. 105.

A partir de la década de los ochenta, Japón se convirtió en el primer productor a escala internacional desplazando a EE UU, la industria automotriz japonesa inició su despegue a partir de la década de los ochenta, comprobando así, el éxito de su modelo productivo "toyotista" y la superioridad en la producción y diseño de nuevos modelos (ver cuadro 8). En el cuadro podemos ver como a partir de 1980 Japón pasa a dominar la producción mundial de autos y camiones, pero particularmente de autos al producir más de 11 millones de unidades en ese año pero sin que Estados Unidos perdiese importancia relativa como productor mundial en esta industria.

CUADRO 8. PRODUCCIÓN (UNIDADES) DE AUTOS Y CAMIONES (MILLONES)						
ANO	ESTADOS UNIDOS	GRAN BRETAÑA	FRANCIA	ALEMANIA	ITALIA	JAPON*
1970	8,283,949	2,098,498	2,750,086	3,842,247	1,854,252	5,289,157
1971	10,671,654	2,198,146	3,010,294	3,982,722	1,817,019	5,810,774
1972	11,310,708	2,329,430	3,328,320	3,815,982	1,839,793	6,294,438
1973	12,681,513	2,163,944	3,596,179	3,949,065	1,957,994	7,082,757
1974	10,071,042	1,936,685	3,462,847	3,099,777	1,772,515	6,551,840
1975	8,986,513	1,648,399	2,861,305	3,186,208	1,458,629	6,941,591
1976	11,497,596	1,705,506	3,402,715	3,868,089	1,590,677	7,841,447
1977	12,702,782	1,714,240	3,507,881	4,104,216	1,583,917	8,514,522
1978	12,899,202	1,607,467	3,507,930	4,186,364	1,656,115	9,269,153
1979	11,479,993	1,478,892	3,613,458	4,249,725	1,632,289	9,635,546
1980	8,009,841	1,312,914	3,378,433	3,878,553	1,611,856	11,042,884
1981	7,942,916	1,184,205	3,019,370	3,897,007	1,433,743	11,179,962
1982	6,985,595	1,156,477	3,148,807	4,062,665	1,453,043	10,731,794
1983	9,224,821	1,289,111	3,335,862	4,154,439	1,575,151	11,111,659
1984	10,924,781	1,133,731	3,062,152	4,045,462	1,601,177	11,464,920
1985	11,652,743	1,313,946	3,016,106	4,445,920	1,572,907	12,271,095
1986	11,334,775	1,247,647	3,194,615	4,596,963	1,831,700	12,259,817
1987	10,924,686	1,389,410	3,493,210	4,634,074	1,912,612	12,249,174
1988	11,213,687	1,544,178	3,698,465	4,625,314	2,111,019	12,699,807
1989	10,874,032	1,625,672	3,919,776	4,851,647	2,220,774	13,025,735
1990	9,782,997	1,565,957	3,768,993	4,976,552	2,120,850	13,486,796
1991	8,810,521	1,454,041	3,610,635	5,034,450	1,878,289	13,245,432
1992	9,554,379	1,540,333	3,767,800	5,193,942	1,686,487	12,499,284
1993	10,897,666	1,568,991	3,155,717	4,031,800	1,277,442	11,227,545
1994	12,262,737	1,694,638	3,558,438	4,356,138	1,534,469	10,554,119
1995	11,985,457	1,765,085	3,474,705	4,667,364	1,667,270	10,195,536
1996						

*Vehículos por tipo de combustible (diesel y gasolina).

Fuente: American Automobile Manufacturers Association
World Motor Vehicle Data

1997 Edition

Con la pérdida de su liderazgo en el sector, Estados Unidos impuso un proteccionismo que poco después se extendió en el resto de los países industrializados europeos para la defensa de su industria. El programa proteccionista de "restricciones voluntarias" comenzó en 1981 con una duración de cuatro años, la justificación a estas medidas fue por la necesidad de debilitar la competencia japonesa y abrir la posibilidad de la completa reestructuración de las compañías de los Estados Unidos.

Dada la creciente penetración de la producción automovilística japonesa en el mercado estadounidense, la iniciativa de la administración Reagan se dirigió primordialmente a la seguridad de su industria, pero también a conservar su mercado interno; las llamadas "tres grandes" (FORD, CHRYSLER y GENERAL MOTORS) amortizaron parte de sus grandes inversiones de capital necesarias para la reestructuración de sus sistemas productivos, lo cual les permitió elevar sus precios.

Como se sabe, el mercado estadounidense es importante tanto para la industria automotriz interna como para la exterior, por su magnitud se convirtió en el principal centro de la competencia internacional; la fuerte demanda por automóviles (en gran medida japoneses) viene precisamente de los EE UU.

Algunos países tomaron medidas para la protección de sus industrias nacionales contra el aumento de las importaciones provenientes del Japón (en Italia ya existía una cuota para la importación de autos japoneses desde antes de su entrada a la CEE; Francia impuso una restricción del 3% a la importación de autos japoneses desde 1977 y, el gobierno de la Gran Bretaña con el fin de reducir el efecto de la superioridad japonesa, promovió la negociación de un acuerdo entre su industria y la de aquel país para limitar la importación de los vehículos nipones al mercado británico en un 11%); por esta situación, los japoneses se comprometieron a mantener las exportaciones dentro de límites especificados.

Como resultado de las restricciones de exportación, los productores japoneses llevaron a cabo estrategias de producción y comercialización encaminadas a exportar autos con mayor valor a fin de incrementar los ingresos por exportación, ello en respuesta a los límites en el volumen; asimismo, comenzaron a establecer instalaciones productivas en el extranjero ya sea a través de empresas mancomunadas con productores locales o mediante el desarrollo de sus propias fábricas. Tanto NISSAN como HONDA instalaron plantas en EE UU, el acuerdo entre GENERAL MOTORS y TOYOTA se orientó al trabajo conjunto en el desarrollo y construcción de un motor para autos y se construiría en EE UU.

A partir de las estrategias japonesas, Estados Unidos dirigió sus esfuerzos a reducir el tamaño de sus modelos y modernizar sus procesos de producción, pero no fue suficiente para contrarrestar las elevadas importaciones. Como ya se señaló, la modernización de sus instalaciones productivas (creación de sus propios robots industriales y sus sistemas automatizados de producción) para desarrollar nuevos modelos de tamaño reducido, impuso fuertes presiones financieras a las compañías de ese país; por lo que GENERAL MOTORS trató de resolver ese problema mediante su integración con TOYOTA para producir un auto totalmente nuevo y de tamaño pequeño como el modelo de la compañía japonesa ISUZÚ; la CHRYSLER consolidó sus vínculos con ISUZÚ con 200 mil automóviles para su venta en Estados Unidos; la FORD inició un proyecto para producir en sus plantas de México modelos MAZDA y; por último, la GENERAL MOTORS (GM) junto con TOYOTA constituyeron una empresa para producir autos en la fábrica de GENERAL MOTORS en California; todo esto significó para los productores norteamericanos no sólo la limitación de las importaciones directas y transferencia de tecnología sino también una importante participación de capital en algunas de ellas.

El deterioro del sector automotriz en Estados Unidos aceleró la adopción de equipo automatizado, por lo que la competencia que se estableció entre los

grandes productores en el mundo por sus grandes sumas de inversión para modernizar y automatizar sus procesos de fabricación de la industria, no fue sino el resultado de lo que cada vez sería la constitución de un mercado mundial unificado en cuanto a productos; sin embargo, proliferaron las barreras a la importación y exportación de vehículos motorizados, por lo que es evidente que estos indicadores enmarcaron constantes conflictos comerciales.

La fuerte contracción de la producción de la demanda en la industria automotriz iniciada desde la década pasada en Europa Occidental y los Estados Unidos, junto con la fuerte presencia japonesa en esos mercados (con una participación de casi el 20% de ventas en los EE UU y Gran Bretaña y el 12% en Alemania), llevó a los productores europeos y norteamericanos poner la vista en los países latinoamericanos por su amplio mercado regional, así como la posibilidad de abatir costos de producción en relación a la mano de obra y la existencia de amplios proyectos de inversión. La mayor parte de la capacidad industrial automotriz en este período estuvo localizada en Europa, Norteamérica y Japón; sin embargo, en áreas como Sudáfrica, Australia y Argentina la fabricación de autos también se llevó a cabo; la tendencia hacia la descentralización benefició a países como España y Portugal en Europa, Brasil y México en Latinoamérica.

La presencia de las firmas transnacionales automotrices en América Latina como es el caso de la FORD, GENERAL MOTORS, CHRYSLER, FIAT, RENAULT y VOLKSWAGEN se derivó de la necesidad de recuperarse y hacer frente a la competencia japonesa. Las subsidiarias de las empresas transnacionales en Brasil y México se orientaron hacia un programa de exportación, proporcionando agregados a las empresas de los países industrializados (motores, caja de velocidades, etc.) o exportación de vehículos terminados y paquetes de partes desmontables para ensamblar a otros países.

El desarrollar y producir un "auto mundial" sería la culminación del proceso de internacionalización y concentración de la industria automotriz del mundo.

La GENERAL MOTORS y la FORD adoptaron el concepto de auto mundial para responder a la creciente demanda de vehículos pequeños, este automóvil sería económico, de dimensiones reducidas y de un diseño estándar acorde con los mercados y que pudiera ser armado con partes provenientes de diversos lugares; de esta forma, las dos firmas norteamericanas pretendían incrementar su presencia en mercados externos.

El auto mundial surgió en la FORD con el nombre de "Ford Escort" producido en Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania, con partes provenientes de Japón, Italia, Brasil y México; posteriormente la GENERAL MOTORS creó un auto llamado "J" diseñado parcialmente en la OPEL alemana y ensamblado en Estados Unidos, Canadá, Brasil y Sudáfrica.

Al inicio de los noventa, Japón y Estados Unidos concentraron cerca de la mitad de la producción automotriz; por ejemplo, son cinco las empresas que generan el 40% de la producción total en el mundo; en 1990 GENERAL MOTORS participó con el 14.4% de la producción de vehículos, seguida de FORD con el 11.1% y TOYOTA con el 9.7%, la VOLKSWAGEN y NISSAN con 6.6% y 6.4% respectivamente y, en décimo segundo lugar la empresa norteamericana CHRYSLER con 3.1%.

El desarrollo de la industria automotriz en los últimos diez o quince años mostró tres tendencias: el ascenso de Japón como potencia mundial y la difusión mundial de la industria, la convergencia general del sistema de manufactura y, por último, la saturación relativa del mercado en los países industrializados.

La convergencia general del sistema de manufactura es hacia la llamada "producción ajustada" (lean production) apoyado en una estrategia orientada

inicialmente hacia la producción de vehículos de bajo costo, por lo que Japón se ha colocado como el principal fabricante de vehículos por encima de Estados Unidos; de los 47 millones de unidades fabricadas en el mundo en 1990, Japón produjo el 28.5% frente al 20.7% de Estados Unidos.

Entre 1980 y 1990 Japón triplicó su superávit comercial en el sector automotriz; en cambio, el déficit comercial de EE UU en el sector aumentó de manera vertiginosa y, por otra parte, aunque la comunidad europea registró un superávit en su comercio automotriz, su intercambio con Japón mostró un déficit creciente.

El desequilibrio en la balanza comercial se convirtió en un punto conflictivo entre Estados Unidos y la Comunidad Europea por un lado, y Japón por el otro; lo que llevó a una serie de restricciones comerciales para contener la entrada de vehículos y otros productos automotores de origen japonés. La aplicación de cuotas y la amenaza de sanciones a las importaciones de vehículos a Japón se ha vuelto una constante de la política comercial de Estados Unidos y la Comunidad Europea (CE).

Para los Estados Unidos el peso que tiene la industria automotriz sobre la economía es muy fuerte, ya que en 1990 representó el 4.5 del PNB, empleó a más de dos millones de personas y absorbió más del 25% de las compras de hule, plomo, máquinas-herramientas, vidrio y semiconductores.

Las barreras a la importación de automóviles japoneses en especial las de Estados Unidos, contribuyeron a que la estrategia de inserción de la industria automotriz japonesa al mercado mundial se llevara a cabo por medio de asociaciones, sobre todo en la década pasada. A partir de 1992, la producción de las filiales japonesas en Inglaterra, alcanzó el 12% del mercado automotriz de Europa Occidental, este porcentaje de participación fue similar al de la FIAT y al de

PEUGEOT y, solamente a 5.5 puntos por debajo de VOLKSWAGEN (empresa líder en el continente).

De esta forma, las industrias de ensamblado del Japón crecieron rápidamente y en 1992 ya eran siete industrias en Estados Unidos en la rama de fabricación de motores y vehículos en su totalidad; los llamados "transplantes japoneses" se desarrollaron en medio de dos coinversiones con GENERAL MOTORS y FORD, este tipo de participación delineó la fuerte entrada de los japoneses en el mercado de Estados Unidos y Canadá (ver cuadro 9), reafirmando su presencia a través de importaciones directas así como por la inversión directa de diversas industrias proveedoras de autopartes.

CUADRO 9: TRANSPLANTES JAPONESES EN NOROCCIDENTE			
FIRMA	LOCALIZACION	PRODUCCION 1989	CAPACIDAD ANUNCIADA
PLANTAS DE MONTAJE			
Honda	East Liberty, OH	351.670	150.000
	Marysville, OH	86.447	360.000
	Alliston, ON		100.000
Nummi	Fremont, CA	192.235	340.000
Toyota	Georgetown, KY	151.150	240.000
	Cambridge, ON	20.859	
Nissan	Smyrna, TN	238.64	50.000
Mazda	Flat Rock, MI	216.2	480.000
Diamon Star	Bloomington, IL	91.839	240.000
CAMI	Ingersoll, ON		200.000
SIA	Lafayette, IN		120.000
Total montaje		1.349.000	2.520.000

James Womack, La maquina que cambió al mundo

Mc GRaw Hill, España, 1990, p. 180.

Tomado de Ward's Automotive Reports.

La respuesta de las industrias de EE UU (FORD, GENERAL MOTORS y CHRYSLER) fue racionalizar y reubicar algunas de sus operaciones y, aunque de manera limitada, la aplicación de medidas tendientes a coordinar la forma de organización con objetivos de calidad total, productividad y flexibilidad; de hecho, algunas de las fábricas de estas empresas se construyeron fuera del país e incluso con participación de empresas japonesas.

CAPITULO 4: MÉXICO ANTE LA NUEVA SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ POR LA COMPETENCIA INTERNACIONAL.

El presente capítulo pretende ubicar la importancia del sector automotriz norteamericano en nuestro país, esto nos permitirá explicar la evolución del sector dentro de los cambios que se han suscitado en los últimos años en aquel país y que forman parte del complejo sistema automotriz a nivel mundial. Mas adelante se planteará la trascendencia de esta industria en la economía mexicana y los efectos que implicó firmar un Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, en el marco de las políticas económicas y comerciales encaminadas a la integración de América del Norte.

4.1 REPERCUSIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ NORTEAMERICANA SOBRE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

Por décadas, los Estados Unidos (EE UU) dominaron la industria automotriz en el mundo; sin embargo, diversos factores tanto internos como externos aceleraron su declinación; su posterior proceso de reestructuración no fue sino el resultado de la creciente competencia que en unos años se incrementó dando origen al surgimiento de nuevos actores que con sus avances y progresos adquirieron un lugar relevante a nivel internacional dejando atrás el dominio norteamericano.

Uno de los factores internos que incidió negativamente en el sector automotriz norteamericano fue la crisis que afectó al país en la década de los setenta, dicho sector mostró serios deterioros en sus finanzas (las tres empresas más importantes del país sufrieron grandes pérdidas en sus beneficios y en sus ganancias, la FORD MOTOR COMPANY disminuyó sus ganancias en un 50% con sólo 47 millones de dólares, la GENERAL MOTORS tuvo una baja de 94% en sus beneficios, pero la empresa CHRYSLER fue la que tuvo los peores resultados con 8 millones de dólares en pérdidas), sus ventas declinaron considerablemente, se

redujo en un alto porcentaje su ritmo de producción y varias empresas ensambladoras cerraron, generando despidos masivos de trabajadores⁶³.

El inicio de su transformación en gran parte fue originado por el reto que representó el sector automotriz japonés en su propio mercado (las importaciones provenientes de este país se incrementaron representando en 1980 la quinta parte de las ventas en su mercado) determinaron el comienzo de un proteccionismo dirigido principalmente a la limitación de las importaciones japonesas.

De hecho, el Gobierno Federal Norteamericano comenzó un programa de "restricciones voluntarias" con una duración inicial de 3 años a partir de abril de 1981, la cuota de entrada se fijó en 1.68 millones de automóviles; todo ello, para obtener resultados favorables y ayudar a su deteriorado sector automotriz. Asimismo, se implementó un programa de reestructuración basado principalmente en fuertes inversiones en alta tecnología, la reorganización del trabajo (modificaciones en los contratos que prevalecían en las relaciones entre las firmas y los sindicatos para disminuir los costos salariales y permitir una mayor flexibilidad), por lo que los esfuerzos se dirigieron al recorte de los costos de producción y a elevar la eficiencia en las plantas (por medio de la adopción de las técnicas de apoyo de la industria automotriz japonesa, tales como: plantas de operaciones más modernizadas, nuevas relaciones laborales, una reducción gradual de sus costos en los sistemas de diseño y en la producción de autos).

Como resultado del acuerdo, las empresas FORD, GENERAL MOTORS y CHRYSLER obtuvieron grandes ganancias, pero no se aprovecharon estos beneficios para reforzar las transformaciones productivas necesarias para fortalecer su presencia con respecto a los demás competidores. En cambio, la penetración de autos japoneses en el mercado norteamericano creció en más del 20% (ver cuadro 9) y

⁶³ Comercio Exterior, sección internacional, diciembre de 1974, pág. 1290.

ante la imposición de restricciones sobre las importaciones también desarrolló otra forma de presencia en los EE UU, por medio de proyectos de fabricación y la suscripción de acuerdos de cooperación con algunos fabricantes europeos y norteamericanos: HONDA desarrolló un auto conjuntamente con BRITISH LEYLAND, NISSAN estableció acuerdos con fabricantes en España (Motor Herica), Italia (Alfa Romeo), y Estados Unidos; TOYOTA adquirió fábricas de BRITISH LEYLAND en Melbourne, y Mitsubishi produjo autos en instalaciones que antes fueron de CHRYSLER en Australia.

CUADRO 3. EXPORTACIONES DE JAPÓN A LOS ESTADOS UNIDOS 1980-1995 (en miles)				
AÑOS	AUTO DE PASAJEROS	CAMIÓN	AUTOBUS	TOTAL
1980	1,819,092	588,553	0	2,407,645
1981	1,761,403	543,411	0	2,304,814
1982	1,691,806	413,713	0	2,105,519
1983	1,697,852	536,477	46	2,234,375
1984	1,851,855	727,459	125	2,579,439
1985	2,215,811	916,089	98	3,131,998
1986	2,348,456	1,085,706	0	3,434,162
1987	2,204,653	880,096	1	3,084,750
1988	2,051,321	644,514	3	2,695,838
1989	1,944,281	485,973	5	2,430,259
1990	1,876,055	360,927	6	2,236,988
1991	1,763,288	312,235	0	2,075,523
1992	1,584,468	188,779	5	1,773,252
1993	1,454,553	162,913	4	1,617,470
1994	1,441,858	201,363	0	1,643,221
1995	1,149,699	78,397	0	1,228,096

Fuente: American Automobile Manufacturers Association
World Motor Vehicle Data
1997 Edition.

A pesar de las negociaciones entre EE UU y Japón para limitar las exportaciones de autos japoneses en el mercado norteamericano en 1981, la presencia japonesa, con su dinamismo y sus estrategias de internacionalización comercial y productiva, consolidaron la formación de alianzas de los grandes productores norteamericanos, ya sea bajo la forma de participación en acciones y acuerdos

técnico-industriales, o bien, con acuerdos más formales con respecto a la producción de autos japoneses dentro de Estados Unidos.

La puesta en marcha de proyectos de fabricación de automóviles en territorio estadounidense por empresas japonesas, dio inicio con la instalación de plantas ensambladoras de la HONDA en Maryville, Ohio, para producir motocicletas y en un segundo momento automóviles y, la instalación de una planta de camionetas en Tennessee de la NISSAN; dando origen a una nueva etapa de internacionalización productiva de Japón y con ello, una importante expansión de sus productos al mercado norteamericano.

Asimismo, los acuerdos con Japón significaron para las empresas norteamericanas la posibilidad de tener acceso a tecnologías y sistemas de producción más eficientes, pero lo más sobresaliente es el hecho de poder conservar su propio mercado. En realidad, desde la década de los setenta, el proceso de conformación de las alianzas estratégicas fue evidente con el caso de la CHRYSLER COMPANY que adquirió el 15% de acciones de la empresa japonesa MITSUBISHI MOTO; la GENERAL MOTORS con la adquisición del 35% de la compañía japonesa ISUZU y el 15% de SUZUKI y, por último, la FORD firmó un acuerdo con TOYO-KOGYO para la distribución en EE UU de modelos construidos por éste último con un 25% de las acciones.

De esta forma, el mercado de los EE UU se abrió a la competencia internacional con la característica de una diversificación de los productos a partir del surgimiento de un creciente número de empresas con innovaciones y nuevos modelos; de hecho, la expansión internacional de las firmas japonesas sobre todo en ese país significó el inicio de un nuevo dominio mundial.

La rápida penetración de las firmas japonesas en el mercado estadounidense, en buena parte, se debió a la inadaptabilidad de las empresas de este país a la crisis

energética, al incremento de la gasolina y a la preferencia de los autos pequeños por los consumidores norteamericanos, como se mencionó en el capítulo anterior.

A causa de esto, diversas firmas norteamericanas emprendieron una serie de acciones tendientes a superar las pérdidas y mantenerse dentro de la competencia, la creación de plantas ensambladoras en México para aprovechar las ventajas locacionales y crear una fuente de abastecimiento para su país con bajos costos, fueron algunas de ellas.

La inversión e instalación de plantas en las zonas Norte y Centro-norte del país por las filiales de GENERAL MOTORS (GM) y FORD bajo la forma de plataforma exportadora, entraron en operaciones con una organización de trabajo basada en el "just in time" y trabajo en equipo; la FORD con su planta de motores en Chihuahua comenzó a producir en 1983 con tecnología automatizada y con una inversión de 250 millones de dólares; de la misma forma, su planta de estampado y ensamble en Hermosillo, Sonora se inició con tecnologías flexibles en su proceso productivo como estrategia de la empresa a la coninversión de GENERAL MOTORS y TOYOTA en California y como respuesta a su estrategia global para alcanzar niveles de competitividad más comparables con respecto a Japón; en cuanto a la GENERAL MOTORS aunque no inició con procesos de automatización en su planta de Ramos Arizpe en Saltillo, su competitividad surgió de la capacidad de organización del trabajo en equipo (la filosofía de la firma radicaba en el aprovechamiento de las capacidades de la mano de obra para no tener que realizar desplazamientos por la adquisición de tecnología automatizada) y, CHRYSLER con su planta de motores en Ramos Arizpe que fue diseñada para exportar hasta 270,000 unidades por año; la posterior adaptación de su planta para camiones y carros en el centro del país, se modificó con la aplicación de tecnologías suaves para mejorar los niveles de calidad.

Las estrategias de las firmas norteamericanas para la industria automotriz mexicana fue adoptar el proceso de producción flexible en base en una mayor capacitación y especialización de los trabajadores; una gran variedad de productos a partir de una fragmentación y división del mercado.

A comparación de la GENERAL MOTORS, la estrategia de la FORD en México con la construcción de plantas para motores y ensamblado de automóviles, se definió en términos de equipo altamente automatizado y con una estructura organizativa flexible, por lo que en gran parte la GENERAL MOTORS no fue tan innovadora. El establecimiento de plantas en nuestro país para competir en el mercado de los Estados Unidos, se concibieron en términos de aprovechamiento de los bajos salarios, su carácter competitivo, y por el papel promotor del Estado.

La instalación de las plantas ensambladoras de las industrias automotrices norteamericanas en nuestro país, dada la cercanía geográfica con su país de origen, así como sus fuertes nexos económicos, marcaron la influencia de EE UU en la formación del sector automotriz en México; sin embargo, factores como las políticas económicas en materia de desarrollo económico a través de incentivos fiscales (reducción de tarifas arancelarias e impuestos a las importaciones de vehículos desarmados para ser armados localmente) permitió la instalación de las empresas productoras de autos extranjeras con la introducción de plantas ensambladoras. Por su parte el gobierno mexicano estimuló el ensamble en el país para crear una nueva rama productiva y así fomentar la creación de empleos dentro de dicha actividad; de esta manera, el comienzo de la industria automotriz en México se delineó en términos de impulso y fomento del sector por medio de decretos, los cuales impulsaron la entrada, adopción y desarrollo del sector; asimismo, la influencia de las empresas transnacionales se dio en términos de beneficios por la incorporación de inversión extranjera directa al país, como veremos.

4.2 POLÍTICA DEL GOBIERNO MEXICANO HACIA LA INDUSTRIA LOCAL AUTOMOTRIZ.

Algunos de los rasgos más importantes para el desarrollo de la industria automotriz en nuestro país radicó en la promulgación de decretos emitidos por el Gobierno Federal para su regulación y fomento, esto permitió el desarrollo del sector en términos de protección y estímulo debido a los resultados positivos que arrojaron en la economía mexicana.

El establecimiento de la industria automotriz en México se inició con la instalación de la primera subsidiaria estadounidense de ensamble de vehículos en el año de 1925, la FORD MOTOR COMPANY⁶⁴, el Estado mexicano apoyó esta actividad por medio de disposiciones legales como el decreto emitido en octubre del mismo año el cual redujo en un 50% los aranceles de importación de vehículos CKD⁶⁵ en relación con los vehículos totalmente ensamblados.

El objetivo central al estimular el ensamblaje fue el de crear una nueva rama productiva y a través de ésta, fomentar la creación de empleos tanto dentro de la misma actividad de ensamblaje como en las actividades industriales y de servicios; es por eso que la política económica implementada para favorecer la instalación de plantas fue enfocada fundamentalmente en la utilización de estímulos fiscales como la reducción de aranceles e impuestos.

La relativa facilidad de ensamblaje y el apoyo gubernamental propiciaron la instalación de diversas subsidiarias de firmas extranjeras después de la planta de FORD en 1925; la compañía Automotriz O'Farril, S.A. (Armadora de Automóviles Europeos), que más tarde se convirtió en VOLKSWAGEN y la GENERAL MOTORS de

⁶⁴ Esta primera planta se estableció en México por las ventajas en el ensamblaje ya que resultaba más barato traer los componentes al país y armarlo aquí, que traer el vehículo totalmente armado; además, los ahorros eran más factibles por los inferiores costos en la mano de obra.

⁶⁵ Completely Knocked Down quiere decir la importación de partes de vehículos desarmados, para ser armados localmente.

procedencia norteamericana en 1935; la fábrica AUTOMEX, S.A con capital mexicano (posteriormente CHRYSLER de México, S.A. con capital norteamericano) en 1939; la International Harvester (con capital de procedencia norteamericano) en 1945 y, la Willis Mexicana con capital norteamericano después llamada Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. de capital mayoritario paraestatal. De esta forma, las firmas productoras tuvieron la posibilidad de consolidar su posición en nuestro país a condición de seguir las políticas gubernamentales y ensamblar sus productos localmente, de lo contrario, podrían ser desplazadas por otras empresas.

En 1947 el Estado mexicano⁶⁶, con fines de incentivar la actividad de ensamblaje, intervino una vez más y se estableció un sistema de cuotas de importación; para ello, redujo los aranceles a la importación de partes y componentes, reglamentó los montos de importación de automóviles terminados e hizo obligatoria la incorporación de ciertas partes relativamente sencillas.

Para 1950 la contribución de las empresas ensambladoras mexicanas a la oferta total era alrededor del 89% del mercado total nacional; sin embargo, las partes manufacturadas en el país eran del 20% del costo directo de producción y como la demanda se incrementaba, tanto la importación de componentes como de material de ensamble tuvieron una tendencia creciente; por ejemplo, si en 1950 tuvo un total de 57 millones de dólares aproximadamente, para 1956 se incrementó a 120 millones de dólares lo cual comenzó a desequilibrar la balanza de pagos (ver cuadro 10), además no se incrementó el número de empleos, la reducida participación de partes nacionales precisamente por la demanda de vehículos importados obstaculizó el desarrollo de las plantas ensambladoras ubicadas en el país y, la proliferación excesiva de empresas automotrices y de marcas de vehículos propiciaron una exagerada variedad de automotores.

⁶⁶La activa participación del Estado mexicano en la actividad de ensamblaje se hizo evidente al crear en la década de los cuarenta la empresa de Vehículos Automotores Mexicanos con una participación mayoritaria.

CUADRO 10. VALOR DE LA IMPORTACION DE AUTOMOVILES Y CAMIONES DE MEXICO								
ANOS	TOTAL		AUTOS ARMADOS		MATERIAL DE ENSAMBLE		PARTES Y REACCIONES	
	ABSOLUTO	INDICE	ABSOLUTO	INDICE	ABSOLUTO	INDICE	ABSOLUTO	INDICE
1950	57,309.8	100.0	7,393.2	100.0	33,198.1	100.0	16,718.5	100.0
1951	93,203.5	162.6	20,141.4	272.4	53,032.6	159.7	20,029.5	119.8
1952	94,141.1	164.3	11,263.8	152.4	62,773.5	189.1	20,103.8	120.2
1953	81,247.4	141.8	17,197.2	232.6	45,116.2	135.9	18,934.0	113.3
1954	73,868.7	128.9	14,007.9	189.5	41,247.0	124.2	18,613.8	111.3
1955	89,768.7	156.6	22,811.1	308.5	38,188.4	115.0	28,768.6	172.1
1956	120,006.8	209.4	15,826.7	214.1	69,159.7	208.3	35,020.4	209.4
1957	104,926.0	183.1	12,502.7	169.1	65,104.3	196.1	27,319.0	163.4
1958	107,435.5	187.5	7,830.5	105.9	70,166.5	211.4	29,438.7	176.1
1959	124,002.5	216.4	11,908.1	161.1	83,713.1	252.2	28,381.3	169.8
1960	143,116.5	249.7	23,104.8	312.5	81,234.3	244.7	38,777.4	213.9
1961	143,918.8	251.1	12,860.2	173.9	90,540.3	272.7	40,519.3	242.4
1962	142,473.4	248.6	13,085.1	177.0	93,476.7	281.6	35,911.6	214.8
1963	165,330.2	288.5	9,473.9	128.1	115,411.8	461.4	40,444.5	241.9
1964	213,297.3	372.2	13,561.4	183.4	153,174.6	461.4	46,561.3	278.5
1965	176,950.1	308.8	11,936.8	161.5	118,949.6	358.3	46,063.7	275.5

Fuente: Boletín AMIA
 Noviembre 5 de 1966.

Para 1960 el déficit comercial del sector ascendió a casi 147 millones de dólares, de lo cuales dos terceras partes representaron el pago de unidades terminadas, entre automóviles y camiones; a medida que aumentaba el número de unidades ensambladas en el país, la importación de componentes comenzó a constituir un factor de peso y preocupación en el déficit comercial de la cuenta corriente (ver cuadro 11) y a pesar del decreto en 1962, no se solucionó el problema de la balanza comercial automotriz, ya que el sector continuó sin exportar.

CUADRO 4. BALANZA DE PAGOS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERÍODO 1950-1995			
ANO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	SALDO
1950		55,340	-55,340
1955		93,744	-93,744
1960		146,727	-146,727
1965		202,846	-202,846
1970	26,388	256,708	-230,320
1975	122,010	750,329	-628,319
1976	192,342	718,760	-526,418
1977	253,468	638,826	-385,358
1978	333,912	893,004	-559,092
1979	376,822	1,426,275	-1,049,453
1980	404,372	1,903,181	-1,498,809
1981	370,337	2,518,607	-2,148,270
1982	533,332	1,756,882	-1,223,550
1983	1,103,912	1,081,906	22,006
1984	1,437,103	1,235,962	201,141
1985	1,615,059	1,405,262	209,797
1986	2,323,655	1,293,454	1,030,201
1987	3,348,912	1,696,524	1,652,388
1988	3,540,256	2,421,038	1,119,218
1989	3,804,431	2,373,355	1,431,072
1990	4,837,745	5,778,009	-940,264
1991	5,769,253	7,565,818	-1,796,565
1992	7,297,207	9,160,640	-1,863,433
1993	8,900,110	9,467,746	-567,636
1994	10,796,059	11,470,973	-674,914
1995	15,275,866	9,520,778	5,755,088

Fuente: INEGI, La Industria Automotriz en México, varios años.

Otro problema que surgió fue que el sistema de ensamblaje impuesto por el gobierno, no logró de las plantas automotrices la respuesta esperada de incorporar voluntariamente componentes nacionales, ya que algunos de los que se integraron sólo se limitaron a llantas y acumuladores; de igual forma, el uso de materiales industriales fue reducido por lo que el gobierno mexicano adoptó medidas correctivas como oficios circulares, los cuales determinaban una lista de materiales y piezas nacionales para su incorporación obligatoria y en 1961 se limitó la autorización de fabricación sólo a los vehículos cuya participación en el mercado justificaba su permanencia.

Con estas políticas de desarrollo para el sector automotriz se pretendió sustituir las importaciones de componentes, así como fomentar y crear programas de integración de la industria al mercado nacional, para ello se emitió **el 23 de agosto de 1962** un decreto⁶⁷ que en su parte medular especificaba la prohibición de importación de motores para automóviles y camiones, así como conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble a partir del 1o. de septiembre del mismo año; también se fijaron las bases bajo las cuales las plantas ensambladoras debían participar en el mercado nacional

En este documento se pretendía acelerar el programa de integración de la industria automotriz y se estipulaba la realización de programas de fabricación de motores y conjuntos mecánicos por parte de las empresas ensambladoras con algunas especificaciones donde se incluyeran las partes que se fabricarían por las empresas, debiendo incluir el maquinado del motor, así como señalar el monto de las inversiones a realizar; también se estableció la integración de la industria automotriz nacional a partir del 1o. de septiembre de 1964 con la incorporación de partes de fabricación nacional de cuando menos un 60% del costo directo de la producción. Además se contempló el aprovechamiento de las instalaciones existentes en el país en el campo de la industria mecánica, eléctrica y de fundición, con lo que se sentaron las bases para integrar la industria auxiliar, la cual estaría conformada en su estructura con capital mexicano.

Se fue creando en la industria automotriz del país una industria auxiliar que en ese tiempo elaboró un número regular de partes para automóviles (la fabricación de llantas, acumuladores, bandas de hule y muelles, así como también manufacturas más delicadas como los anillos de pistón y bujías) los cuales fueron creciendo a partir de las necesidades del mercado.

⁶⁷ Diario Oficial de la Federación, Decreto que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, 25 de agosto de 1962.

Las partes se utilizaron como equipo original; es decir, se incorporaron a los vehículos nuevos al ser ensamblados en el país (como es el caso de las llantas y los acumuladores); sin embargo, el gobierno exigió la incorporación de un número mayor de partes hechas en el país, y el mercado se abrió a productos como: muelles, asientos, cristales, radios, entre otros.

La incorporación obligatoria plasmada en este decreto se dio en función de aumentar la capacidad de los fabricantes de partes tanto en la calidad de su producción como en la exactitud de la entrega y en la conservación de los costos.

A partir de esa misma fecha solamente se permitiría la importación de partes y componentes a aquellas empresas que presentaran programas de fabricación de motores y conjuntos mecánicos, la respuesta de las empresas con la presentación de los mismos fue su permanencia y consolidación en el mercado nacional, tal es el caso de la FORD, GENERAL MOTORS de México, Fábricas Automex, Fábrica Nacional de Automóviles, Vehículos Automotores Mexicanos, Diesel Nacional y VOLKSWAGEN de México, e incluso en 1966 se autorizó el ingreso de la compañía NISSAN.

Por otra parte, se sentaron las bases para la creación y apoyo de la industria de autopartes que abasteciera al sector terminal, el objetivo fundamental del programa para este sector se dirigió a impulsar la producción local de manufacturas.

En 1963, para estimular el decreto de integración, se catalogó a la industria automotriz como nueva y necesaria, es por eso que se otorgaron una serie de estímulos y alicientes fiscales a las empresas que cumplieran con las exigencias de ese decreto. Con estas medidas, el Gobierno mexicano se empeñó en generar el crecimiento económico para lo cual había impulsado su estrategia de sustitución de importaciones que permitieron establecer un sector manufacturero e

industrial en el ramo automotor, al cual apoyó con medidas de carácter fiscal oportunas, obras de infraestructura y apoyos financieros. Los resultados en los años posteriores se reflejaron en el incremento de la producción de vehículos y un acelerado crecimiento de la industria auxiliar, lo cual fomentó el empleo. A partir de 1971 la industria automotriz terminal tuvo una inversión acumulada de 7,800 millones de pesos aproximadamente y el valor de su producción se calculaba en 9,973 millones de pesos; además se producían 40 modelos diferentes de autos y se dio empleo a 24,500 personas y en lo que se refiere a la industria de autopartes dio trabajo a cerca de 56,000 personas, su inversión acumulada giraba alrededor de 7,000 millones de pesos y el valor de producción casi llegó a 8,000 millones; sin embargo, a pesar del crecimiento de ese sector, el déficit comercial de la industria en general se elevó⁶⁸, debido al rápido crecimiento de la demanda y por el insuficiente avance en la producción nacional de componentes.

Dadas las circunstancias se dio un giro en la política industrial del sector, dando prioridad ya no sólo a la sustitución de importaciones sino también al fomento de exportaciones de componentes, de ahí la necesidad de emitir un nuevo decreto el cual contendría las nuevas disposiciones para el sector.

El 24 de octubre de 1972 se expidió un documento en el que se fijaron los lineamientos para el desarrollo de la industria automotriz⁶⁹, en su parte central, el decreto estableció el grado mínimo de integración nacional en un 60% con respecto al costo directo de producción; definió los lineamientos para reducir el número de modelos que se producían hasta ese momento para mejorar la eficiencia y productividad de la industria; generar aproximadamente 75,000 nuevos empleos; incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones para convertirla en una fuente generadora de divisas; otorgar estímulos fiscales para

⁶⁸ De 1960 a 1970 aún cuando la producción de autos tuvo un incremento global de más del 100%, el déficit comercial de la industria automotriz fue de 57%.

⁶⁹ Diario Oficial de la Federación, Decreto que fija las bases para el desarrollo de la Industria Automotriz, 24 de octubre de 1972.

alentar la inversión; favorecer la fabricación de automóviles populares y regular la inversión extranjera para alcanzar una efectiva inversión de capitales nacionales.

En el sector automotriz terminal se determinaron disposiciones de las cuales no se podrían fabricar partes o componentes automotrices para el mercado interno que fueran producidos por la industria de autopartes.

Una importante diferencia de este decreto con el anterior fue el establecimiento, por primera vez, de la obligación de compensar con exportaciones el valor de las importaciones de su cuota básica (en 1973 sería del 30% hasta alcanzar en 1976 el 60%). Asimismo las empresas que alcanzaran porcentajes de integración nacional superiores al 60% (obligatorio), obtendrían incentivos y cuotas extras de producción.

A partir de 1974 las empresas terminales debían exportar el 40% del valor total de las importaciones que efectuaran, este porcentaje se incrementaría año tras año de tal manera que para 1979 el valor total de las partes importadas debía ser compensado por un valor igual de las exportaciones de partes, componentes y vehículos terminados. También se establecieron estímulos fiscales para la industria terminal como la reducción de hasta un 100% del impuesto de importación de materiales de ensamble complementarios, la reducción de impuestos causados por el producto automotriz exportado, la reducción del impuesto de importación sobre la maquinaria y equipo no producido en el país y la autorización para depreciar las inversiones en maquinaria y equipo para efectos del impuesto sobre la renta.

Con respecto a la industria de autopartes se debía mantener una estructura de capital social en un 60% propiedad mexicana, se especificaban los componentes de incorporación obligatoria y cuyo precio no fuese superior en un 25% y que satisficiera las normas de calidad. Además, era necesario que el sector de

autopartes también participara en la exportación; sin embargo, el proceso de sustitución de importaciones y la incipiente actividad exportadora no habían alcanzado los objetivos esperados: incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de los productos automotrices. Por el contrario, las carencias tecnológicas y las insuficientes escalas de producción, impidieron que el valor agregado nacional redujera la fuerte demanda de importaciones de un mercado interno creciente.

A partir de la década de los setenta el viejo modelo de desarrollo centrado en la diversificación del aparato productivo mediante la sustitución de importaciones comenzó a entrar en crisis y, en el caso de la industria automotriz, ésta se reflejó en la reducción de las tasas de crecimiento en el sector autopartes por lo que su dinamismo decayó.

Cabe señalar que del crecimiento de las exportaciones por empresa a partir de 1975 la más sobresaliente fue la compañía NISSAN de México con un total de 1,538 unidades, seguida por la VOLKSWAGEN con 1,122 unidades, la empresa CHRYSLER con 172 unidades y la empresa Diesel con apenas 106 unidades; además, es de considerar que en este mismo año las principales empresas norteamericanas instaladas en nuestro país: FORD y GENERAL MOTORS no exportaron, una consecuencia de ello está asociado por dos hechos relevantes: la primera, se refiere a la recesión vivida a nivel internacional durante el período de 1974-1975 que redujo la demanda de los productos mexicanos para exportar (ver cuadro 12) y la segunda, tiene que ver con la confrontación entre las empresas transnacionales y el gobierno de Luis Echeverría por el carácter nacionalista que imprimió a su política, a la que los empresarios respondieron con un descenso de la inversión privada y boicoteo sistemático a esa política.

ANO	Chrysler de México, S.A.	Nissan Mexicana, S.A de C.V.	Volkswagen de México, S.A de C.V.	Diesel Nacional, S.A.	Mexicana de Autobuses	Kenworth Mexicana, S.A de C.V.	General Motors de México, S.A de C.V.	Renault de México, S.A de C.V.	Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. de C.V.	Victor Patrón, S.A.	Ford Motor Company, S.A. de C.V.	Fábrica de Autotransportes Mexicana, S.A. de C.V.	Dina Camiones
1975	172	1538	1122	106	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1976	416	3080	659	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1977	695	3863	5168	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1978	1785	5652	18348	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1979	1079	4507	19101	64	5	0	0	0	0	0	0	0	0
1980	489	4252	13142	158	48	0	0	0	0	0	0	0	0
1981	607	4370	9256	0	63	0	0	0	0	0	0	0	0
1982	748	1103	13695	3	21	137	0	55	4	3	0	50	0
1983	2384	1107	18690	3	0	238	4	30	0	0	0	0	0
1984	6755	2560	15171	100	1	435	7897	716	0	0	0	0	0
1985	18456	6012	3248	17	0	353	29466	871	0	0	0	0	0
1986	43689	9124	84	351	0	327	18672	182	0	0	0	0	0
1987	62811	16107	85	25	0	0	32272	0	0	0	51773	0	25
1988	50392	18871	473	544	0	0	36506	0	0	0	66361	0	544
1989	67840	25133	23065	4	0	1	40376	0	0	0	39580	0	4
1990	75724	25301	46237	0	0	10	40993	0	0	0	88604	0	0
1991	80880	34054	50513	0	0	5	81231	0	0	0	111,983	0	0
1992	102262	40079	33476	0	0	0	75,418	0	0	0	132,139	0	0
1993	138372	47702	77530	0	0	0	90663	0	0	0	117216	0	0
1994	161374	60165	97798	0	0	0	70482	0	0	0	177288	0	0
1995	181032	66022	156259	0	0	0	164006	0	0	0	213763	0	0
1996	325,408	90,957	176,662	0	0	0	202,593	0	0	0	179,788	0	0

Fuente: Boletín de la AMIA, A.C.
varios números

Los desequilibrios económicos y la consecuente devaluación de la moneda en agosto de 1976, motivaron el inicio de un proceso de reestructuración de la planta industrial con un nuevo esquema de planificación basado en programas de fomento por áreas en el que se establecieran objetivos de producción, de sustitución de importaciones, de integración de partes nacionales y de exportación, así como un conjunto de estímulos y compromisos para las industrias de cada área.

El grado de integración nacional se determinaría por los componentes automotrices producidos por la industria de autopartes y de incorporación obligatoria; de esta forma, la industria de autopartes debía mantener un capital del 60% propiedad de mexicanos.

Las empresas fabricantes podían disponer de divisas para solventar sus compromisos ya fuera por medio de sus exportaciones o bien aumentando el grado de integración nacional.

Los estímulos fiscales se otorgarían a las empresas de la industria terminal que mantuvieran equilibrado sus importaciones y exportaciones en su presupuesto de divisas y que cumplieran con los grados mínimos de integración y se les concedía a ambas industrias (terminal y de autopartes) una reducción de hasta el 100% del impuesto de importación de maquinaria y equipo no producido en el país.

En este decreto se intentaba reforzar la política de sustituir importaciones y se establecieron mecanismos para inducir a las exportaciones.

La cuota inicial que otorgó el decreto a cada empresa se contabilizaría como exportaciones (debido a que era imposible exportar a corto plazo a los niveles requeridos) y por otro lado, los egresos se considerarían como salida de divisas,

las importaciones de partes para ensamble y repuesto así como de vehículos nuevos, el pago de regalías y otros gastos del exterior.

Estas medidas forzaron a la industria terminal a realizar exportaciones y poder adquirir los estímulos del Gobierno Federal, de la misma manera conservar y/o incrementar su posición en el mercado interno; las exportaciones del sector se incrementaron de 192 millones de dólares en 1976 a 404 millones en 1980, a pesar de las cifras la generación de exportaciones no fue suficientes y no cumplió con lo estipulado en el decreto.

El saldo deficitario de la balanza comercial del sector se incrementó de 526 millones de dólares en 1976 a 2148 millones de dólares en 1981 (ver cuadro 13) a causa de que las empresas de la industria terminal esperaron a entregar sus proyectos de exportación pues era necesario saber la intención del gobierno federal con respecto a lo estipulado en el decreto; la creciente demanda interna de autos envolvió a toda la capacidad de las dos industrias (terminal y autopartes) lo cual generó la importación de productos como material de ensamble, partes y refacciones, su incremento fue de 117 millones de dólares en 1976 a 474 millones de dólares en 1981 lo que significó un crecimiento medio anual de 32%; todo ello resultado de la incapacidad de la industria nacional para abastecer al mercado nacional.

AÑO	BALANZA COMERCIAL (-)		B/A*100 Participación relativa del sector (%)
	TOTAL (A)	AUTOMOVILISTICA (B)	
1970	3147.674	26.4	0.83
1975	2861.0	122.0	4.26
1976	3315.8	192.3	5.79
1977	4418.4	253.5	5.73
1978	6063.1	334.0	5.50
1979	8817.7	377.0	4.27
1980	15307.5	404.4	2.64
1981	19419.6	370.3	1.90
1982	21229.7	533.3	2.51
1983	22312.0	1104.0	4.94
1984	24196.0	1437.1	5.93
1985	21663.8	1615.0	7.45
1986	16031.0	2324.0	14.49
1987	20656.2	3347.0	16.20
1988	20565.1	3540.2	17.21
1989	22764.9	3804.4	16.71
1990	26838.4	5778.0	21.52
1991	42688.0	7566.0	17.72
1992	46195.6	9161.0	19.83
1993	51886.0	9468.0	18.24
1994	60882.2	11471.0	18.84
1995	79541.5	9521.0	11.96
1996	95999.7	n.d	

Nota: De 1970 a 1982 las cifras están en miles de dólares y de 1983 a 1995 en millones de dólares.

n.d. No disponible.

Fuente: Informe Anual, Banco de México, varios años.

De esta forma, la obligación de realizar exportaciones en una proporción de 50% por la industria terminal y 50% para la de autopartes, no fue cubierta por la segunda, por lo que se dificultó el logro de las metas para la exportación.

La recuperación a partir de 1978 en que dio comienzo un proceso de crecimiento ininterrumpido de la producción se gestó a raíz del incremento de los subsidios del gobierno a la industria automotriz y por la reactivación de la economía mexicana lograda por el auge petrolero derivado del incremento en los volúmenes de exportación y de reservas que harían de México una verdadera potencia petrolera;

esta percepción giró en torno a un mercado petrolero en donde los precios internacionales estarían en constante ascenso, esta situación favorable se aprovecharía para implementar una política económica la cual impulsara un proceso de desarrollo nacional por medio de inversiones productivas y así superar los problemas estructurales del sector industrial e insertarlos en ambiciosos programas de industrialización y desarrollo.

Este apoyo a la industria automotriz se logró en la medida en que ésta generaba empleos, solamente el sector terminal registró una ocupación total de casi 43 mil empleos en 1978 y en 1981 a más de 60 mil; sin embargo, la crisis desatada en 1982 provocaron fuertes reducciones en los puestos de obreros y empleados, dando como resultado una reducción de más de 18 mil empleos en 1983 (ver Cuadro 14).

CUADRO 14 FUERZA DE TRABAJO OCUPADA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL 1978-1987			
AÑOS	OCUPACION TOTAL	INDUSTRIA TERMINAL (1)	INDUSTRIA DE AUTOPARTES (2)
1978		47823	
1979	107874	62637	45237
1980	121131	70154	50977
1981	135592	79925	55667
1982	118713	70942	47771
1983		46759	
1984		54270	
1985	121473	42642	78831
1986	110563	40199	70364
1987	114691	41665	73026
1988	218105	41006	177099
1989	265499	48178	217321
1990	295150	57670	237480
1991	286240	60512	225728
1992	345373	59958	285415
1993	313157	54944	258213
1994	305242	49737	255505

1 incluye tractocamiones, camiones y automóviles.

2 incluye carrocerías, motores, partes y accesorios.

Fuente: Boletín AMIA, varios años.

La industria automotriz constituía todavía una preocupación por la pesada carga en la balanza comercial con 60% del déficit que ascendía a 2120 millones de dólares de saldo negativo, en buena parte resultado de la bonanza económica que alentó la importación de partes automotrices y junto con el insuficiente crecimiento de la oferta para satisfacer al mercado, se apoyó por el tipo de cambio sobrevaluado.

Los problemas económicos del país como la crisis de la deuda externa y de la balanza de pagos en el periodo de 1981-1982 forzó al Estado mexicano a iniciar cambios como la restricción a las exportaciones, la devaluación de la moneda de 1982 y el control de cambios; esta situación reflejó la crisis del modelo de industrialización, la política de sustitución de importaciones basado en la protección de la industria originó un escaso avance económico en los últimos años de su implementación en el país.

Para el sector automotriz se redujo a la mitad sus importaciones (la mayoría de los equipos opcionales eran importados), debido a ello, los precios de los vehículos se elevaron por lo que la balanza comercial tuvo efectos negativos, lo que obligó a prohibir las importaciones, además los precios de los vehículos pasaron a control estatal y los fabricantes tuvieron que hacer trámites y demostrar los costos de su producción para poder acceder a incrementos.

Además la contracción del mercado nacional de vehículos, llevó a las firmas automotrices a buscar mejores oportunidades en la exportación, para ello, fue necesario realizar inversiones e incorporar nuevas tecnologías para ser competitivos internacionalmente y que pudieran mantener una muy importante plataforma de exportación. Además, se generó una desconcentración geográfica; es decir, de centro-norte y norte extremo del país⁷⁰, ya que, en especial, la

⁷⁰ Herrera, Fernando Francisco. "Reestructuración de la industria automotriz en México y respuesta sindical". El Cotidiano 46, UAM, año 7, 1992, p. 27-33.

industria automotriz terminal se localizó tradicionalmente en puntos cercanos a los principales centros de consumo nacional, constituidos por la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, así como la viabilidad para el abastecimiento de partes automotrices y otros insumos. Este cambio ha sido inducido fundamentalmente por la apertura al mercado internacional.

Dentro del contexto descrito se promulgó el decreto para ***“La racionalización de la Industria automotriz” el 15 de septiembre de 1983***⁷¹ el cual especificaba la actualización de las políticas de fomento y de regulación en materia automotriz, para responder a los cambios registrados por la industria a nivel mundial.

Muchas de las disposiciones del decreto ya habían sido contenidas en los anteriores como la obligación de la incorporación de contenido nacional, la participación de la industria nacional en las exportaciones, la restricción al número de líneas de modelos, la producción de componentes por parte de la industria terminal y la estructura de capital de las empresas productoras de autopartes, sin embargo, el esquema se dirigió principalmente a integrar la demanda interna con los mercados internacionales y así lograr la inserción en los procesos de internacionalización de la industria mundial. Todo ello reflejó un cambio estructural en la industria automotriz mexicana.

En primer término, las empresas de la industria terminal debían fabricar para el modelo de 1984, hasta tres líneas de automóviles sin que la producción total de modelos no fuese superior a siete y, a partir del modelo 1987 solo se producirían una línea de automóviles hasta con cinco modelos. La diferencia con otros decretos radicó en que se autorizó la producción de líneas adicionales siempre y cuando fueran autosuficientes en divisas y exportaran más del 50% de la

⁷¹ Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Diario Oficial de la Federación, Decreto para la racionalización de la Industria Automotriz, 15 de septiembre de 1983.

producción; de este modo, se pretendía integrar la producción para el mercado nacional con la destinada a la exportación.

Los grados mínimos de integración que deberían tener los vehículos, se calcularían por modelo y en base a la fórmula de costo-partes que era en 1984 de 50% y para 1987 de 60% para los automóviles, en el caso de camiones, tractocamiones y autobuses integrales en 1984 fue de 65% para los primeros y 70% para los otros dos respectivamente, y para 1987 alcanzaron 70%, 80% y 90% cada uno.

Para determinar el contenido nacional de los vehículos producidos por la industria terminal sólo se tomarían en cuenta las materias primas y los componentes automotrices producidos en el país por empresas registradas; por otra parte, se tomó en cuenta las necesidades nacionales, el monto de las exportaciones y la producción de altos volúmenes de vehículos y componentes que permitieran mayores economías de escala.

Además, las empresas del sector terminal debían generar las divisas netas necesarias para las importaciones y pagos al exterior y mantenerlo equilibrado, por lo menos, por cada año modelo. Los ingresos previstos en el presupuesto serían, por medio de la exportación de vehículos herramientas y componentes automotrices, así como capital proveniente del exterior para financiar la adquisición de maquinaria y equipo.

Las empresas de este sector debían generar como mínimo el 50% de las divisas netas necesarias para cubrir su presupuesto de divisas, con la exportación de componentes fabricados por el sector de autopartes, incluyendo el valor de los materiales, partes y componentes automotrices incorporados en vehículos motores y productos automotrices exportados por las propias empresas. Del 50% restante, el 20% podía incluirse a los componentes automotrices producidos en

empresas maquiladoras con capital social de empresas del sector terminal, a sus matrices o filiales.

La salida de divisas sería por concepto del total de las importaciones y pagos al exterior de la industria terminal, así como las importaciones de la industria de autopartes requeridas para la producción de componentes automotrices destinados al ensamble de vehículos y refacciones de tipo original.

La industria de autopartes debía mantener cuando menos el 60% de capital proveniente de personas físicas o empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros; asimismo, por cada línea de producto, el grado de integración nacional sería para 1984 del 50% y en 1987 de un 60%.

La tendencia en la participación de las empresas automotrices en la producción de unidades desde 1976 hasta 1983, periodo en que se puso en marcha el decreto, se caracterizó por una importante participación de la empresa alemana VOLKSWAGEN dentro del total que fue de 212,549 unidades (ver cuadro 15), ya que esta empresa participó con 68,781 unidades lo que representó el 32.4% de la producción total, CHRYSLER en segundo lugar con 33,983 unidades, después NISSAN y FORD que tienen una mínima diferencia en su participación con 24,082 y 21,826 respectivamente y, GENERAL MOTORS con una producción de 1,671 unidades; en 1981 se elevó la producción con un total de 354,897, de los cuales VOLKSWAGEN siguió siendo líder produciendo 121,879 unidades, seguida de CHRYSLER y FORD con 58,110 y 53,994 unidades cada una, NISSAN aumentó su participación ya que registra 47,449 unidades y GENERAL MOTORS disminuyó su participación con 27,357 unidades.

La crisis de 1982-1983 cierra este ciclo con una caída en la producción de 207,137 unidades, VOLKSWAGEN produjo sólo 78,089 unidades, NISSAN contribuyó con 40,841 unidades, FORD con 26,851 unidades, CHRYSLER con 26,203 unidades

y GENERAL MOTORS con 14,996 unidades, el índice más bajo desde 1977 que registró 187,617 unidades.

ANO	TOTAL	CHRYSLER	FORD	GENERAL MOTORS	NISSAN	VOLKSWAGEN
1976	212549	33983	21826	18671	24082	68781
1977	187617	38736	26130	17889	24984	42834
1978	242519	43008	31542	21752	26511	86306
1979	280051	50653	35283	24778	35744	98918
1980	303056	56838	37755	16999	35648	113033
1981	354897	58110	53994	27357	47449	121879
1982	300579	39143	36797	21250	48824	126296
1983	207137	26203	26851	14996	40841	78089
1984	231578	35713	25817	17431	43979	90003
1985	246960	39032	38372	18667	52284	78626
1986	169567	27459	20016	14260	44541	60631
1987	142436	23174	15805	11518	48286	43653
1988	207729	48800	32454	14037	60076	52362
1989	273738	57058	47580	22839	70005	76256
1990	345551	52472	45987	32782	79953	134357
1991	378558	64567	55021	38862	77697	142411
1992	429069	83724	68167	49590	95776	131812
1993	389503	57636	52533	50534	98946	129854
1994	352975	46816	26804	41962	92286	144517
1995	102573	15624	9317	14985	28039	33414

Fuente: INEGI, La industria Automotriz en México, varios años.

Nota: En 1995 los datos son preliminares del período de enero a julio.

En 1984 se inició el proceso de apertura comercial moderada, al siguiente año se inició un programa de eliminación de controles a la importación debido a la pérdida de divisas provenientes del petróleo, de las presiones derivadas de las negociaciones de la deuda externa y de la necesidad de incrementar la eficiencia de la base productiva. En mayo de 1987 comenzó la apertura para las autopartes al eliminarse el requisito de permiso previo para la importación de equipos considerados como de lujo y otros productos quedaron sujetos a restricciones cuantitativas como los automóviles, camiones y motores, entre otros.

A partir de 1988 entró en funciones una nueva administración, la cual se propuso continuar y consolidar la estrategia de estabilización y de cambio estructural por

medio medidas tendientes a reducir el papel del estado, reducir la inflación, privatizar paraestatales, abrir el comercio y las inversiones a capital extranjero, para el sector industrial se implementaron objetivos para su modernización por medio de desregulaciones a fin de lograr altos niveles de competitividad.

Durante la última década se consiguió que la industria automotriz estuviera integrada y fortalecida pero al mismo tiempo se generaron serias ineficiencias y una total vulnerabilidad, por su dependencia al mercado nacional; en estas circunstancias se creó el decreto de 1989 el cual se orientó a la promoción de exportaciones sin dejar atrás los esquemas de integración nacional.

El 11 de diciembre de 1989 el presidente Carlos Salinas de Gortari promulgó un decreto para **"El fomento y modernización de la Industria Automotriz"**⁷², en el cual se propuso fomentar a la industria automotriz e iniciar nuevos ejes para la política industrial y el comercio exterior en base a la nueva situación tanto a nivel nacional como internacional debido al proceso de globalización del sector.

Entre los objetivos se pretendía modernizar al sector e insertarlo al mercado internacional, por eso era necesario garantizar su competitividad y eficiencia en su calidad y en sus precios ya sea para el mercado interno o para ser exportados.

La legislación impuso a la industria terminal seleccionar los tipos de vehículos que se producirían en el país, considerando las ventajas de sus plantas así como el uso eficiente de la capacidad instalada y de sus recursos; es decir; se dio total libertad a las empresas automotrices para producir cualquier número de líneas de productos y modelos; de la misma forma, se les permitiría importar vehículos nuevos siempre y cuando los saldos en la balanza comercial fueran positivos y

⁷²Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, 11 de diciembre de 1989.

El uso de partes y componentes por las empresas del sector terminal incorporadas a su fabricación en el país de partes, componentes y de vehículos, no debía ser inferior al 36% del valor agregado nacional⁷³ de sus productos.

El 8 de junio de 1990⁷⁴ se dio a conocer otro documento en el que se reformó y adicionó lo relativo al decreto publicado en diciembre de 1989. Se adicionaron cinco artículos entre los cuales destaca el artículo décimo en el que la balanza comercial de la industria terminal correspondiente al año modelo 1991 se calcularía tomando en cuenta el periodo comprendido entre la fecha de entrada en vigor de este decreto (15 de junio de 1990) y el 31 de octubre de 1991.

Desde 1990 el gobierno comenzó a liberar las restricciones sobre la industria, además de ser menores los requerimientos de integración nacional de 36% (recordemos que hasta 1983 las empresas automotrices tenían la obligación de alcanzar el 56% de integración nacional: este requerimiento se redujo en 30% para las empresas predominantemente exportadoras), las empresas pueden ahora importar vehículos terminados para complementar sus líneas. También se suprimieron las restricciones que regulan la cantidad y composición de los modelos. Las restricciones a la importación de autobuses, camiones ligeros y pesados siguen en proceso de liberación (sólo las empresas fabricantes estarían autorizados a importar dichos vehículos, pero no podrían exceder el monto del valor agregado que se generara en el país).

La importancia de los dos últimos decretos pero sobre todo el de 1989, radica en que su estrategia fue dirigida principalmente al incremento de las exportaciones

⁷³ El valor agregado nacional de partes y componentes sería la diferencia entre la facturación total por ventas de estos productos por proveedores nacionales e industria de autopartes a las empresas del sector terminal (excluyendo refacciones, menos las importaciones incorporadas a los productos objeto de ventas) además se sumarían las exportaciones de los productos de la industria de autopartes y de los proveedores nacionales promovidas por empresas de la industria terminal y, por último, se restaría el contenido importado de dichas exportaciones.

⁷⁴ Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Diario Oficial de la Federación, Decreto por el que se reforma y adiciona el relativo al Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, publicado el 11 de diciembre el 11 de diciembre de 1989, 8 de junio de 1990.

de los productos automotrices y a la integración, tanto de los proveedores nacionales de autopartes con los fabricantes nacionales del sector terminal, así como también de la industria nacional con la industria automotriz a nivel regional y mundial. Las disposiciones establecidas en el decreto marcaron la pauta para lo que sería los esquemas de apertura y la consecuente adecuación de algunas de ellas, así como su posterior eliminación, para dar marcha a una gradual integración de la industria automotriz de nuestro país al Tratado de Libre Comercio.

Como hemos visto durante este apartado la industria automotriz en México ha sido pieza clave para nuestra economía; en un primer momento, se buscó la plena participación de este sector con una serie de modificaciones en la política económica y se impulsó un proyecto el cual promoviera un cambio estructural en la economía mexicana y cuyo alcance iniciaría en el sector manufacturero como motor del desarrollo; sin embargo, los proyectos para impulsar a las industrias con miras a la exportación, a la adquisición de alta tecnología, mayor productividad y por ende, la generación de nuevos empleos para asegurar un dinamismo económico, solo fue aprovechado por las industrias con capital transnacional ya que su reorganización productiva y comercial, a través de la combinación de expansión productiva, cambio tecnológico, racionalidad laboral y mayor perfil exportador, avanzaron con vigor.

En este sentido, los cambios estructurales en la industria automotriz en México respondieron a las nuevas condiciones de competencia a nivel internacional.

Si en el primer decreto (1962) se delinearon estrategias para la integración del sector automotriz mexicano y la fabricación de vehículos en nuestro país, a lo largo de la expedición de los decretos la industria automotriz fue creciendo y definiéndose en términos de protección y aseguramiento del mercado interno; no obstante, a partir de que el mundo entró en una etapa de alta competencia y

desaparición de las fronteras geográficas que dio pie al mercado mundial, el sector automotriz ya no sólo fue fomentado y modernizado, sino que dio un giro a las políticas hasta entonces implementadas ya que el proceso de apertura, la desreglamentación y la adaptación de las reglas que lo rigieron, estimularon su eficiencia y su competitividad; sin embargo, su apertura no se dio junto con la totalidad de la industria, sino que se abrió de una manera paulatina y selectiva para completar su modernización.

4.3 SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ANTE EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO.

La entrada de México al GATT (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio) en agosto de 1986, significó el preámbulo del proceso modernizador que comenzó en nuestro país desde hace algunos años⁷⁵. Esta situación fue favorecida por la necesidad de liberalizar las barreras comerciales y así favorecer las exportaciones e importaciones comerciales, para permitir a nuestro país abandonar sus políticas proteccionistas y así, abrirse al proceso de liberalización a nivel mundial y no quedar a la zaga de los demás países.

Cabe señalar que desde principios de los ochenta, la industria automotriz ha tenido el liderazgo debido a que fue uno de los primeros sectores que sincronizó las formas de desempeño domésticas con relación a los parámetros de desenvolvimiento mundial, en el momento en que las matrices de las corporaciones transnacionales iniciaban su proceso de Globalización.

⁷⁵Las expectativas con la presidencia del presidente Carlos Salinas de Gortari de continuar y acelerar el proceso de apertura dando prioridad a la promoción de políticas de libre competencia y privatización de empresas paraestatales así como la promoción de inversiones a otros países como son los asiáticos se cubrieron, su empeño modernizador y aperturista pretendió lograr un arbitraje sobre los precios internos, elevar la eficiencia y la productividad de las empresas y elevar los esfuerzos contra la inflación, además eliminar la mayoría de las restricciones no arancelarias y abatir los aranceles del 100% o más a un promedio ponderado de menos del 10%.

La decisión adoptada por el régimen del presidente Salinas de Gortari respecto a la celebración de tratados de libre comercio con Latinoamérica, como en el caso de Chile y Costa Rica, pero principalmente en la firma del Tratado con Estados Unidos y Canadá, constituyó sin duda una respuesta a la tendencia de las economías mundiales a la integración de bloques regionales.

A pesar de los acuerdos o convenios firmados en materia de liberalización comercial, México necesitaba demostrar al mundo que en verdad había emprendido el camino de modernización y sobretodo, que este proceso modernizador tendría la continuidad que se requería. Acorde con lo anterior, el gobierno implementó una estricta política económica dirigida a disminuir la inflación, a reducir el aparato estatal mediante la privatización de empresas paraestatales, y todavía más importante, renegociar la deuda externa con los bancos internacionales de los que México es acreedor.

A principios de 1990, la postura del gobierno mexicano se reflejó en una clara preferencia por la celebración de acuerdos multilaterales en materia comercial encaminados a obtener una vía adecuada a las exportaciones mexicanas. La oportunidad de celebrar un acuerdo con América del Norte significó la consecución de cinco objetivos fundamentales que se relacionan con la situación a nivel mundial: 1) No quedar marginado a los procesos de integración y globalización que se están experimentando mundialmente; 2) Garantizar un acceso permanente de sus exportaciones a los mercados norteamericano y canadiense, y de esta manera, consolidar su modelo exportador; 3) Mejorar su posición de negociación comercial frente a otros países y bloques comerciales; 4) Competir en igualdad de circunstancias con otras regiones del orbe en la atracción de capital; y 5) Elevar la productividad de la economía mexicana y, con ello, el nivel de ingresos para la población.⁷⁶

⁷⁶ Rubio, Luis, "La Globalización de la Economía", En Hacia un tratado de libre comercio entre México, Canadá y Estados Unidos, 1992.

En julio de 1990, una vez aprobada la utilización del fast track (vía rápida), los presidentes de México y Estados Unidos, Carlos Salinas y George Bush, anunciaron por medio de un comunicado su intención de negociar un Tratado de Libre Comercio entre ambos países; al siguiente año se dio a conocer la inclusión de Canadá en el acuerdo comercial para formar así un acuerdo trilateral de libre comercio, tal medida significó el establecimiento de una zona de libre comercio que abarcaba la totalidad de América del Norte⁷⁷.

Para efecto de la negociación, los puntos a tratar se dividieron en seis áreas: acceso a mercados, reglas de comercio, servicios, inversión, propiedad intelectual y solución de controversias. Posteriormente se formaron grupos de trabajo que analizarían aspectos o temas específicos pertenecientes a alguna de las áreas mencionadas tales como: aranceles y barreras no arancelarias, reglas de origen, compras del gobierno, agricultura, industria automotriz, diversos sectores industriales, antidumping, subsidios e impuestos compensatorios, servicios financieros, entre otros.

El sector automotriz fue uno de los puntos vitales para los tres países, ya que tanto México como Estados Unidos y Canadá encuentran en este sector una de sus principales fuentes de empleos y generación de ingresos, dado que tiene una estrecha vinculación con otras industrias: autopartes, vidrio, hule, plástico, electrónica y metalmecánica; todas ellas necesarias en la elaboración de un automóvil, así como los efectos que implicaría un tratado por las grandes diferencias existentes entre los países participantes.

Para México el sector automotriz es de gran importancia ya que constituye uno de los sectores más trascendentes para el desarrollo del país, la capacidad de empleo en diversas ramas como la industria terminal, la de autopartes, la

⁷⁷Las zonas de libre comercio es un área formada por dos o más países que de forma inmediata o paulatinamente suprimen las trabas aduaneras y comerciales entre sí, pero manteniendo cada uno frente a

maquiladora y las distribuidoras es alrededor de 400 000 personas, por lo que esta rama productiva es pieza clave para el país por su enorme rendimiento económico; sin embargo, a partir de las negociaciones México debió acceder a la eliminación de algunos elementos que durante años determinaron el éxito y desarrollo de la industria: el alto proteccionismo, la obligación de equilibrar importaciones con exportaciones y los niveles mínimos de contenido nacional, también se enfrentó a fuertes presiones por parte de los fabricantes europeos y asiáticos ya establecidos en el país (tal es el caso de la NISSAN en Morelos y Aguascalientes, y la VOLKSWAGEN en Puebla) para que los negociadores mexicanos no aceptaran reglas de origen muy elevadas, las cuales lesionarían sus exportaciones hacia los Estados Unidos.

Los requerimientos de contenido regional vehicular (CRV) estipulados, beneficiaban a las armadoras con matrices en Estados Unidos; en cambio, afectaban negativamente a los productores como VOLKSWAGEN y NISSAN, la importancia de los proveedores europeos y asiáticos es considerable, por lo que los requerimientos de origen de las partes afectaría sus estrategias de abastecimiento de insumos y producción conjunta; sin embargo, el principal objetivo para las firmas norteamericanas fue frenar la penetración de los europeos y asiáticos, por ello, exigían reglas de origen elevadas para impedir que México se convirtiera en puente para la exportación de vehículos y productos provenientes de esos países.

Se negoció que México pudiera mantener hasta el 1o. de enero de 2004 las disposiciones del Decreto para el fomento y modernización de la Industria Automotriz (11 de diciembre de 1989) y el Acuerdo que determina reglas para la Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (30 de noviembre de 1990).

terceros países su propio arancel de aduanas y su peculiar régimen de comercio. Ramón Tamames, Estructura Económica Internacional, Alianza Editorial, 1991, p. 196.

Para los Estados Unidos el sector encontró serias oposiciones, primeramente por el hecho de tener libre comercio con un país en desarrollo y segundo, por los salarios bajos, los cuales repercutirían en la clase obrera norteamericana; los sindicatos del sector automotriz norteamericano lucharon porque sus trabajadores no se vieran afectados evitando que las compañías armadoras se trasladaran a México en busca de las ventajas de mano de obra barata.

Bajo estas condiciones se inició el proceso de negociaciones para la firma del tratado y en el tema automotriz, se pretendía lograr una liberalización completa, por lo que se buscó el consenso en cuanto a la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias, un mayor acuerdo en cuanto a la futura eliminación de las reglamentaciones de cada país así como los convenios realizados anteriormente que regían la industria automotriz, la aprobación de reglas de origen claras para determinar el trato preferencial de ciertos productos y la creación de mecanismos tendientes a la promoción de inversión extranjera dentro del sector. De esta forma los cinco puntos a tratar fueron: 1) El porcentaje de componentes y valor agregado nacional que debían incorporar los automóviles; 2) La cláusula mexicana que exigía mantener la balanza comercial superavitaria para poder importar automóviles; 3) Los periodos de desgravación y transición que debería tener la industria automotriz antes de acceder a un mercado de libre comercio; 4) Los mecanismos para determinar las reglas de origen que permitieran definir la procedencia de los automóviles y de las autopartes; y 5) La libre importación de vehículos por los particulares.

Las cláusulas contenidas en el tratado constó de cuatro elementos: reducción de las barreras de importación, liberalización de las leyes y regulaciones de inversión, eliminación de requerimientos de actuación por México y reglas de origen.

Para los productos automotrices se establecieron la eliminación de las barreras al comercio de los automóviles, camiones, autobuses y autopartes regionales dentro del área de libre comercio, y se eliminarían restricciones a la inversión en el sector durante un periodo de diez años. La eliminación de los aranceles a las importaciones se llevaría a cabo a lo largo del periodo de transición; sin embargo, la mayor parte del comercio de productos automotrices entre Canadá y Estados Unidos se realiza libre de arancel, conforme a lo dispuesto en sus negociaciones previas en el Autopact y le ALC⁷⁸, por los que las negociaciones se dirigieron a establecer un programa de desgravación arancelaria por parte de México a las importaciones originarios de EE UU y Canadá, y la desgravación por parte de EE UU y Canadá a las importaciones procedentes de México.

Para las importaciones provenientes de México se acordó que Estados Unidos: eliminaría de inmediato las tasas arancelarias para automóviles de pasajeros, reducirá de inmediato a 10% sus tasas arancelarias a los camiones ligeros, y las eliminará gradualmente en un periodo de cinco años; así como también eliminará a lo largo de diez años las tasas arancelarias para otros vehículos (ver cuadro 16).

⁷⁸ El Autopact (Acuerdo concerniente a producción automotriz entre el gobierno de Canadá y el gobierno de Estados Unidos) entro en vigor en 1966, el cual estableció las reglas para promover un mercado de libre comercio en el sector automotriz entre los dos países así como el libre acceso para la exportación y las importación de vehículos automotores , camiones, autobuses y fue complementado por el ALC. El Acuerdo de Libre Comercio entre Canadá y Estados Unidos (ALC) entró en vigor el 1 de enero de 1989 en el que se estableció el acceso libre de impuesto a los bienes automotrices canadienses en el mercado norteamericano con base exclusivamente en el origen. Globerman, Steve y Walker Michael, El TLC un enfoque trinacional, México, FCE, 1993, p. 112 -113.

CUADRO 10. DESORVACION ARANCELARIA																
VEHICULOS NUEVOS:																
México ofrece a	México recibe de:															
Canadá y Estados Unidos	Estados Unidos	Canadá														
AUTOMOVILES																
Reducción inmediata del 20% al 10% y eliminación gradual en 10 etapas anuales	Eliminación inmediata	Reducción gradual en 10 etapas anuales														
CAMIONES LIGEROS																
Reducción inmediata del 20% al 10% y eliminación gradual en 5 etapas anuales	Eliminación inmediata. Reducción inmediata del Chicken Tax* del 25% al 10% y su eliminación gradual en 5 etapas anuales.	Reducción gradual en 10 etapas anuales para transporte de personas y en 5 para transporte de carga.														
DEMÁS AUTOS**																
Reducción gradual en 10 etapas anuales	Reducción gradual en 10 etapas anuales	Reducción gradual en 10 etapas anuales.														
VEHICULOS USADOS:																
A partir de la entrada en vigor del TLC y durante 15 años, México no permitirá la importación de vehículos usados. Al término de este periodo y en un lapso de 10 años se dará una apertura gradual de acuerdo al siguiente calendario:																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>AÑO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2009</td></tr> <tr><td>2011</td></tr> <tr><td>2013</td></tr> <tr><td>2015</td></tr> <tr><td>2017</td></tr> <tr><td>2019</td></tr> </tbody> </table>	AÑO	2009	2011	2013	2015	2017	2019	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vehículos usados con antigüedad de:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>10 años</td></tr> <tr><td>10 y 8 años</td></tr> <tr><td>10, 8 y 6 años</td></tr> <tr><td>10, 8, 6 y 4 años</td></tr> <tr><td>10, 8, 6, 4 y 2 años</td></tr> <tr><td>Apertura Total</td></tr> </tbody> </table>		Vehículos usados con antigüedad de:	10 años	10 y 8 años	10, 8 y 6 años	10, 8, 6 y 4 años	10, 8, 6, 4 y 2 años	Apertura Total
AÑO																
2009																
2011																
2013																
2015																
2017																
2019																
Vehículos usados con antigüedad de:																
10 años																
10 y 8 años																
10, 8 y 6 años																
10, 8, 6 y 4 años																
10, 8, 6, 4 y 2 años																
Apertura Total																

*se refiere a la importación de vehículos ligeros y minivans.

** durante 5 años estará sujeta a cuota de importación de este tipo de vehículos.

Fuente: Serie de Análisis sectoriales del TLC y otros acuerdos comerciales TLCAN, Sector Automotriz y Autopartes, BANCOMEXT, diciembre de 1993.

Para las importaciones provenientes de Canadá y Estados Unidos, México: eliminará de inmediato en un 50% sus tasas para automóviles de pasajeros y se eliminarán gradualmente en un periodo de diez años, se reducirá de inmediato en un 50% sus tasas para los camiones ligeros y las eliminará gradualmente en cinco años y reducirá gradualmente las tasas arancelarias sobre todos los demás tipos de vehículos en un periodo de diez años.

El Tratado también exige que México desaparezca gradualmente sus restricciones a la importación de vehículos usados y a partir del 10. de enero de 2019, nuestro país no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados sin importar su antigüedad, provenientes de Canadá o de Estados Unidos. Asimismo México establecerá el valor agregado

nacional en que el porcentaje exigido será de 34% en cada uno de los primeros cinco años, a partir del 1o. de enero de 1994 para reducirse gradualmente a 29% en el 2003.

Al calcular la balanza comercial se pedirá al ensamblador que sólo incluya un porcentaje de las partes y componentes importados de los vehículos vendidos en México, y no toda la cantidad. El porcentaje a partir de 1994 sería de 80% para irse reduciendo y en 2003 llegar a 55%.

Por su parte Canadá eliminará sus tasas arancelarias para vehículos importados provenientes de México en el mismo periodo en que México desgravará las importaciones provenientes de Canadá y Estados Unidos.

En el sector de autopartes cada país eliminará de inmediato las tasas arancelarias para ciertas autopartes, en tanto que para otras, se eliminarán en cinco años y para una pequeña porción en diez años.

De acuerdo con las reglas de origen para acceder al tratado arancelario preferencial, los productos arancelarios de los tres países signatarios deberán incorporar un porcentaje de contenido regional conforme a la fórmula de costo neto (que ascenderá a 62.5% para automóviles de pasajeros y camiones ligeros, así como motores y transmisiones para este tipo de vehículos, y a 60% para los demás vehículos y autopartes). Para calcular con precisión el nivel de contenido de los productos automotrices, se identificará el valor de las autopartes provenientes fuera de la región a lo largo de la cadena productiva.

El contenido de valor regional que hace elegible a un vehículo para libre comercio, según el TLC, aumentará en dos grados a 62.5% después del año 2002 para los automóviles de pasajeros y los camiones ligeros, motores y transmisiones de tales vehículos, y a 60% para otros vehículos y partes. El propósito del alto contenido

de valor regional es impedir que productores de automóviles (a parte de los que hoy producen en los tres países) se aprovechen de las cláusulas preferenciales del TLC simplemente estableciendo plantas de ensamble en uno de los tres países (particularmente en México) para luego gozar de la exención de impuestos en todo el mercado de América del Norte.

Para nuestro país la firma del Tratado de libre Comercio significó cambios en las leyes de aranceles y comercio para facilitar la integración de los productores de la región, la atracción de inversión y empleo en el sector y, mantener el superávit en la balanza comercial, así como la modernización de la economía para insertarla en las corrientes internacionales del comercio y la inversión. De esta forma, México formaría parte del mayor mercado regional del mundo y además los productos mexicanos tendrán libre acceso al mismo, por lo que las ventajas que significaría producir en México, atraería las inversiones de otros países para beneficio del país en cuanto a la introducción de tecnología actualizada y fomento al desarrollo sobretodo en la base productiva.

Con la firma del tratado Estados Unidos pretendieron incrementar la competitividad de su industria doméstica así como definir una zona económica lo cual les permitiría ampliar la demanda interna de sus productos garantizándoles un mercado seguro y lograr una posición ventajosa para lograr un acceso sin restricciones a los demás mercados regionales internacionales.

Por último, para Canadá la firma del tratado pretendió evitar la transferencia de proyectos de inversión hacia México, ya que al igual que nuestro país, Canadá es un importante exportador de vehículos y partes automotrices a los Estados Unidos y de este sector, dependen un gran número de empleos y divisas. La principal preocupación para este país son los bajos salarios de obreros mexicanos y los altos niveles de productividad y de calidad que han alcanzado las plantas

ensambladoras de México, por lo que el tratado podría negociarse en términos de beneficio para las partes.

4.4 PERSPECTIVAS PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Como hemos mencionado a lo largo del presente capítulo la industria automotriz desde su inicio de operaciones en nuestro país estuvo caracterizado por fuertes incentivos por parte del gobierno federal en turno; sin embargo, la situación internacional imperante en los últimos años ha cambiado radicalmente esta posición. Durante los últimos años la industria automotriz mexicana se ha caracterizado por su alto crecimiento y por su dinamismo, este comportamiento se dio aún y cuando surgió un periodo de depresión entre 1982 y 1987.

La situación privilegiada del sector automotor mexicano aún con la crisis de esa década, tiene que ver con el carácter monopólico de la industria, ya que las firmas instaladas en el país tienen la capacidad de controlar la fijación de los precios para el mercado interno, ejercen un control sobre la producción, el mercado, los salarios y, todavía cuentan con la protección y promoción del Gobierno Federal (a través de subsidios, exención de impuestos, regalías) para desarrollar esas políticas monopólicas.

Esta situación les ha permitido y en el futuro les permitirá aún más, la seguridad de su supremacía en el mercado en las mismas condiciones (precios y tecnología) en los próximos años; asimismo, les asegura el aprovechamiento de las ventajas de la apertura de México al mercado mundial, por ser una de los sectores claves en la economía mexicana.

El modelo de desarrollo actual se está adecuando a la dinámica internacional, pero esos cambios no van a producir una ruptura de la monopolización de las

empresas automotrices instaladas en nuestro país; sin embargo, la competencia entre ellas se intensificará, pero como es una industria que monopoliza a nivel mundial y son pocas las firmas, es más fácil que realicen acuerdos en cuanto a cambios económicos para controlar la producción y modelo.

Las acciones adoptadas en 1996 tanto por el Gobierno Federal así como las empresas automotrices en materia fiscal, han logrado avances en el mercado interno y en los mercados de exportación logrando altos niveles de producción y ventas totales. Los resultados de este año demuestran la eficacia de la estrategia exportadora de la industria automotriz, gracias a los altos volúmenes de exportación del sector terminal mexicano que ha conseguido mantener ocupado en su mayoría la capacidad de producción instalada; sin embargo, a un no se ha obtenido los mismos resultados favorables para el mercado interno, muy a pesar de los esfuerzos de la industria por mantener esquemas atractivos de financiamiento para la compra de unidades, precios competitivos a nivel internacional y una mayor gama de modelos para incentivar las ventas ya que para nuestro país la industria automotriz es uno de los sectores más dinámicos y claves, que han motivado el repunte económico de la industria manufacturera en los últimos años.

Las políticas del país en materia de liberalización del comercio y desregulación, la solidez del sector automotor, la atractiva situación geográfica del país, así como las nuevas regulaciones aplicadas a la industria en el marco del TLC, han conformado importantes oportunidades de inversión para la rama.

El cambio de reglas que introdujo en la materia el Tratado de Libre Comercio, como la condición de que los autos que se comercializaran dentro de sus fronteras integren producción regional en un 60% a cambio de acceder a un mercado de 300 millones de personas y la reducción gradual de las importaciones de autos en los tres países, opera como el más importante atractivo para que

automotrices europeas y asiáticas instalen parte de sus operaciones en México. Los acuerdos comerciales que nuestro país busca establecer con distintos mercados dentro y fuera del continente pueden operar como un beneficio adicional a su ubicación geográfica, situación que buscan aprovechar no sólo los europeos y los asiáticos, sino también las autoridades mexicanas que buscan liberar su comercio tanto en la Unión Europea como en el Mercosur.

Como hemos señalado a lo largo del capítulo, la industria automotriz aunque se caracterizó por su alta protección y un importante apoyo del gobierno, también se distinguió por su alta competitividad en la fabricación de autos y motores, pero sobre todo su avance se percibió en su desempeño exportador. Con el TLC la industria comenzará un nuevo ciclo en el que la plena apertura de importaciones de autos y autopartes así como la eliminación de toda barrera arancelaria, planteará nuevas estrategias dirigidas por las empresas terminales, el desafío para nuestro país será la posibilidad de lograr la entrada de más inversión y con él, ampliar la capacidad de producción de vehículos y motores en México; no obstante, la industria de autopartes tendrá que responder a esta situación de apertura modificando y modernizando sus esquemas de producción aunque si es cierto que la tendencia será el cierre masivo de muchas de ellas.

La atractiva situación del sector terminal contrasta con el sector de autopartes que no ha podido hacer valer la aplicación de las reglas y disposiciones todavía en vigor, con lo que su participación en el mercado nacional no ha sido muy dinámica por lo que su productividad y competitividad no ha sido posible frente a las importaciones. El desafío y la importancia para la industria automotriz (terminal y sobre todo la de autopartes) de tener un lugar importante a nivel mundial, radicará en su capacidad de incorporación constante de tecnología de punta en la manufactura, pero ya no sólo a nivel de ensamble sino en todas las actividades para la producción del automóvil.

CONCLUSIONES

Según lo expuesto a lo largo del trabajo, se puede concluir que:

1.- El proceso de Globalización ha marcado la pauta de una nueva era en las relaciones económicas, políticas, sociales y culturales entre las naciones; estas tendencias confirman también la integración de tres grandes polos (Estados Unidos, Japón y la Comunidad Europea) donde el comercio y las inversiones son factores clave dentro del desarrollo de la economía internacional.

2.- Este escenario mundial ha ejercido fuertes presiones a las naciones para insertarse a esta dinámica, lo cual ha repercutido no sólo en su estructura interna (el Estado como eje principal de todo país) sino en toda una serie de cambios en sus políticas económicas, que el caso de México ha determinado su integración al mercado mundial.

3.- La apertura de la economía mexicana al mercado mundial puso fin a cuarenta años de un sistema productivo dirigido a la sustitución de importaciones, que si bien en cierto momento impulsó a la industria nacional, también originó una estructura oligopólica con excesiva protección y una gran incapacidad para participar en el exterior.

4.- La presión externa de la Globalización de los mercados junto con la necesidad de superar la crisis interna obligó al país a poner en marcha un nuevo modelo económico fincado en la promoción de la inversión extranjera, en la privatización y en la negociación de acuerdos, dando a nuestro país la categoría de "país emergente" dada su rápida apertura; sin embargo, para diversos sectores de la industria mexicana la situación se tornó difícil por las exigencias del exterior.

5.- La estrategia seguida por el gobierno mexicano planteó la necesidad de construir una planta productiva moderna y eficiente, capaz de satisfacer el

mercado interno y de participar exitosamente en el mercado mundial; sin embargo, este proceso significó drásticas caídas en la capacidad de algunos sectores industriales (sobre todo de la micro, pequeña y mediana industria), así como la pérdida de empleo, debido a su imposibilidad de hacer frente y competir con mercancías provenientes del exterior con mayor calidad y altos niveles tecnológicos.

6.- En el caso de la industria automotriz en nuestro país fue diferente, debido a que su reestructuración se dio antes que toda la industria en general, en parte por su fuerte vínculo con la industria a nivel internacional y por su situación privilegiada dentro de la economía nacional fincada en ser una rama de alta tecnología y tener una estructura monopólica.

7.- La industria automotriz a nivel mundial ha experimentado a partir de la década de los ochenta importantes transformaciones que han evolucionado los sistemas de producción, configurando un nuevo escenario dentro del sector y motivando el cambio en la correlación de fuerzas, donde la emergencia de nuevos competidores han delimitado el curso de la industria automotriz en general.

8.- Con el surgimiento del sistema "toyota ó producción flexible" en el escenario mundial, Japón se ha consolidado como el principal productor automotriz por encima de Estados Unidos en autos compactos, ello ha motivado un intenso proceso de reestructuración en países como Alemania, Francia, Italia y en el propio Estados Unidos, marcando una nueva etapa caracterizada por la internacionalización de la producción y de los flujos de comercio, por medio de la transformación de sus procesos productivos y dando importancia a países como México por su posición estratégica debido su cercanía con el mercado más grande e importante del mundo: Estados Unidos, iniciando su estrategia de relocalización del sector, así como la recurrencia a las alianzas entre firmas de diversos orígenes con vistas a una integración, buscando incrementar sus tasas

de ganancia, su rentabilidad y tener acceso a las más modernas tecnologías (sobre todo estadounidenses).

9.- Dentro de estos cambios trascendentales, las firmas automotrices en nuestro país se han sometido a una profunda reestructuración basada en la incorporación de alta tecnología (algunas plantas mexicanas con la incorporación de tecnología de punta se han destacado por alto nivel comparable con los mejores que existen en el mercado mundial), la constitución de una importante plataforma exportadora (principalmente a Estados Unidos) y la flexibilización de las relaciones laborales, consolidándose como una de las ramas más importantes del sector manufacturero.

10.- La integración de la industria automotriz de México con América del Norte había estado limitada por las regulaciones en materia de comercio e inversiones; sin embargo, a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio, se planteó que en el largo plazo prácticamente desaparecerían todas estas restricciones, por lo que es de suponer que este proceso de integración se ha acelerado considerablemente a partir de la firma del Tratado.

11.- Las expectativas para el año 2004, son que América del Norte sea un territorio totalmente abierto para el comercio de autos y así de claro parece ser el destino de la industria automotriz mexicana, que hasta 1994 era territorio exclusivo de cinco compañías FORD, GENERAL MOTORS, VOLKSWAGEN y NISSAN, pero parece que de pronto en vísperas de escenificar una batalla que reproduce la contienda mundial por el mercado del automóvil. Ahora el reto será buscar las condiciones apropiadas para poder colocarse en la organización mundial de producción automotriz, de tal manera que aumente su presencia y competitividad a nivel mundial.

12.- Cabe señalar que la industria de autopartes por su importancia dentro de la industria automotriz en conjunto, ha sido afectada con la firma del TLC ya que ha

significado la ruptura de su tradicional protección para dar paso a una gradual interferencia extranjera (que se venía dando desde los decretos de 1989) y con ello, la pérdida de ventas seguras por lo cual han sido obligadas a definirse en términos de mejoramiento y calidad suficientemente competitivas para entrar al mercado global. Las industrias de autopartes por ser dependiente de las armadoras 100% extranjeras, se han visto amenazados por las crecientes aperturas contenidas en el TLC, los fabricantes mexicanos de autopartes ha tenido que modificar sus sistemas de producción y al mismo tiempo librar una gran batalla contra el tiempo.

BIBLIOGRAFIA

- ALTSHULER, Alan. THE FUTURE OF THE AUTOMOBILE, The report of MIT'S International Automobile Program, Cambridge, Massachusetts, 1984.
- ASHWORTH, William. BREVE HISTORIA DE LA ECONOMÍA MUNDIAL (DESDE 1850), FCE, México, 1978.
- BUJARIN, Nicolai LA ECONOMÍA MUNDIAL Y EL IMPERIALISMO, Cuadernos de Pasado y Presente, novena edición, Trad. Luis F. Bustamante, México, 1984, pp. 33 - 112.
- BLANCO, Herminio. LAS NEGOCIACIONES COMERCIALES DE MEXICO CON EL MUNDO, FCE, México, 1994, pp. 21 - 84.
- CAPUTO Leiva, Orlando. LA GLOBALIZACIÓN DE LA ECONOMÍA MUNDIAL: LA C.E.E. Y AMÉRICA LATINA en Estay, Jaime y Sotomayor, Héctor (comps). "América Latina y México ante la Unión Europea de 1992", México, UAP - I.I.Ec. (U.N.A.M.) - UAM(X) - Fundación Friedrich Ebert, 1992, pp. 23 - 39.
- CORIAT, Benjamin. PENSAR AL REVÉS. Trabajo y organización de la empresa japonesa, Siglo XXI editores, 1992.
- CUEVA, Agustín. EL DESARROLLO DEL CAPITALISMO EN AMERICA LATINA, Siglo XXI editores, 14a. edición, 1993, pp. 219 - 275.
- DABAT, Alejandro. CAPITALISMO MUNDIAL Y CAPITALISMOS NACIONALES, UNAM-FCE, México, 1991, Introducción, pp. 1 - 30.
- _____ EL MUNDO Y LAS NACIONES, Cuernavaca, México. CRIM-UNAM. Primera edición. 1993, pp. 225.
- _____ MEXICO Y LA GLOBALIZACION, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, UNAM, 1994.
- DE CASTRO, Vicente. HISTORIA DEL AUTOMOVIL, Enciclopedia CEAC del motor y automóvil, tomo 9, 1973.
- EJECUTIVOS DE FINANZAS LA COMPETITIVIDAD DE LA EMPRESA MEXICANA, Biblioteca NAFIN, Nacional Financiera, capítulo IX: Análisis del sector automotriz, México, 1995, pp. 159-172.
- ESCALANTE, Cecilia. LA FORMACION DE LA POLÍTICA PETROLERA EN MEXICO 1970 - 1986, El Colegio de México, 1988, pp. 48 - 50.
- GUILLEN, Arturo. EL SEXENIO DEL CRECIMIENTO CERO 1982 - 1988, México, Ediciones Era, 1990, pp. 120.
- IANNI, Octavio. TEORÍAS DE LA GLOBALIZACIÓN, México, Siglo XXI Editores, 1996.
- JOHNSON, Jon R. EL TLC Y EL COMERCIO DE BIENES AUTOMOTRICES, En Globerman, Steven y Walker Michael (comp), El TLC: Un Enfoque Trinacional. México, FCE, 1993, pp. 110 - 147.

- KARMOKOLIAS, Yannes. AUTOMOTIVE INDUSTRY TRENDS AND PROSPECTS FOR INVESTMENT IN DEVELOPING COUNTRIES. IFL, Discussion paper Núm. 7, 1990.
- LENIN, Ilich. EL DESARROLLO DEL CAPITALISMO EN RUSIA, capítulo 1, editorial Progreso, Moscú, 1978.
- _____. IMPERIALISMO FASE SUPERIOR DEL CAPITALISMO, editorial Progreso, Moscú 1978.
- LIFSCHITZ, Edgardo. EL COMPLEJO AUTOMOTOR EN MEXICO Y AMERICA LATINA. Cap. 11 " Formación histórica de los complejos en México, Argentina y Brasil ", UAM - AZCAPOTZALCO- CET, Serie económica, 1985. pp. 30 - 60.
- LOX, James M. THE EUROPEAN AUTO INDUSTRY. Twayne Publishers, New York, 1992, pp. 62 - 82.
- MARX, Karl. EL CAPITAL, Tomo 1, capítulo 13, FCE, 1975.
- MICHELI, Jordi. EXPORTACIONES DE PRODUCTOS AUTOMOTRICES Y ESTRATEGIA DE LAS FIRMAS, en Eduardo Gitli (coord), Estudios sobre el Sector Externo Mexicano, UAM, México, serie Economía, pp. 145 - 171.
- _____. NUEVA MANUFACTURA, GLOBALIZACION Y PRODUCCIÓN DE AUTOMOVILES EN MEXICO, UNAM, Facultad de Economía, México, 1994.
- MONDEN, Yashiro. EL SISTEMA DE PRODUCCIÓN TOYOTA, Editorial CND, Ciencias de la Dirección, 1988, tercera edición.
- MONTIEL, Yolanda. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y AUTOMATIZACION (EL CASO DE VW EN MEXICO), La casa Chata, SEP, 1991.
- MORENO, Juan Carlos. LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, en Fernando Clavijo y José Luis Casar, La Industria Mexicana en el Mercado Mundial (segunda parte), FCE, Lecturas núm. 80, 1994, pp. 313 - 390.
- MYRDAL, Gunnar. SOLIDARIDAD O DESINTEGRACIÓN. TENDENCIAS ACTUALES DE LAS RELACIONES ECONÓMICAS INTERNACIONALES EN EL MUNDO NO-SOVIÉTICO. Trad. Salvador Echavarría y Enrique González Pedrero, México - Buenos Aires, FCE, 3a. edición, 1966, pp. 454.
- NIETO, Walter. LA INTEGRACIÓN Y LA RECONVERSIÓN INDUSTRIAL EN AMÉRICA LATINA Y EL NUEVO CONTEXTO INTERNACIONAL. En "La reconversión industrial en América Latina", Tomo II, México, FCE, 1987. pp. 173-177.
- ORTIZ, Wadgymar, Arturo. INTRODUCCIÓN AL COMERCIO EXTERIOR Ed. Nuestro Tiempo. 5ª. Edición, 1996.
- PALOMARES, Laura. INVERSIÓN EXTRANJERA Y MEXICANIZACIÓN, FCPyS, UNAM, Centro de Estudios "Lázaro Cárdenas", 1984, pp. 3-29.
- RAE, B. John. THE AMERICAN AUTOMOBILE: A BRIEF HISTORY. The University of Chicago Press, Daniel J. Boorstin Editor, Chicago, USA, 1965.

RIVERA, Miguel Angel. LA REESTRUCTURACIÓN DEL CAPITALISMO MEXICANO, 1983-1989. Tesis FE (UNAM), 1992, pp.316.

_____. EL NUEVO CAPITALISMO MEXICANO, colección Problemas de México, Ediciones Era, 1992.

ROS, Jaime. APERTURA EXTERNA Y REESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA EN MÉXICO. En Vial, J. (comp.) "¿Adónde va América Latina? Balance de las reformas económicas", Santiago de Chile, CIEPLAN, Julio 1992, pp.199-231

ROSENTAL, Andrés. LA POLITICA EXTERIOR DE MEXICO EN LA ERA DE LA MODERNIDAD. FCE, México, 1993. pp. 19 - 85.

SANCHEZ, Fernando. LA POLITICA INDUSTRIAL ANTE LA APERTURA, FCE, SECOFI, México, 1994, pp. 49 - 61.

UNGER, Kurt. LAS EXPORTACIONES MEXICANAS ANTE LA REESTRUCTURACIÓN INDUSTRIAL INTERNACIONAL. LA EVIDENCIA DE LAS INDUSTRIAS QUIMICA Y AUTOMOTRIZ. El Colegio de México, FCE, México, 1990. pp. 136 - 188

VARGAS, José et al. EL REENDEUDAMIENTO DE LAS EMPRESAS PRIVADAS EN MEXICO, de próxima publicación, Facultad de Economía, UNAM, 1998.

VILLAREAL, René. LIBERALISMO SOCIAL Y REFORMA DEL ESTADO. FCE, México, 1993. pp. 57 - 105.

WOMACK, Daniel. LA MAQUINA DE CAMBIO AL MUNDO, España, Institute of Technology (MIT), Mc. Graw Hill, Serie MGH de Management, 1990.

ZERMEÑO, Guillermo et al. E.U.A: SÍNTESIS DE SU HISTORIA II, Instituto Mora, Tomo 9, Alianza Editorial Mexicana, 1988.

HEMEROGRAFIA

AMIA. "Exportaciones Salvadoras", En Expansión, Año XXVI, Vol. XXVI, Núm. 651, Octubre 12, 1994, pp. 44 - 47.

_____. Boletín Anual.

AUTONOTICIAS, varios años.

BANAMEX - ACCIVAL. "Examen de la situación económica de México". En Grupo Financiero Banamex - Accival, Vol. LXXII, Núm. 844, Marzo 1996, México, pp. 91 - 120.

BANCOMER. "Industria automotriz mexicana". En Bancomer, SNC, sección. perfil sectorial, 5o. Bimestre, 1991, pp. 42 - 56

BAQUE, Juan. "Cambio Estructural de la Industria Automotriz Mexicana en los años ochenta. Dos agentes principales: El Estado (proyecto de Reconversión Industrial) y las Empresas Terminales (sus estrategias)". Mapa Económico Internacional, Centro de Investigación y Docencia Económica, Núm. 6, 1989. pp. 235-268.

- BENAVENTE, José Miguel y West, Peter. "Globalización y convergencia: América Latina frente a un mundo de cambio", en Revista de la CEPAL, Núm. 47, Agosto de 1992, pp. 81 - 83.
- BENDESKY, León. "La Dimensión espacial del proceso de Globalización Económica" En Problemas del Desarrollo Núm. 95. Vol. XXIV, Octubre-Diciembre de 1993, pp. 33-36.
- CORONA, Roberto. "El Entorno económico internacional en un mundo más interdependiente", Comercio Exterior, Noviembre 1996.
- DABAT Alejandro. "Globalización Mundial y alternativas de desarrollo", Nueva Sociedad, Caracas, Venezuela, Agosto de 1994.
- _____ y Rivera Ríos, Miguel Ángel. "Las transformaciones de la economía mundial", Investigación Económica No. 206 Octubre-Diciembre de 1993 pp. 123-147.
- _____ y Rivera Ríos, Miguel Ángel, "La reconversión tecnológica y sus consecuencias sociales", Industria, Estado y Sociedad, Friedrich Ebert, EURAL, pp.235.
- _____ y Rivera Ríos, Miguel A. "Los cambios tecnológicos en la Economía Mundial y las exportaciones de los países en desarrollo", en Brecha, México, de. Nuria Boldó, Núm. 4, Verano de 1988. pp. 63 - 84.
- _____ "La Coyuntura mundial en los noventa". en Comercio Exterior, Vol. 44, Núm. 11, noviembre de 1994. pp. 939 - 949.
- DURAN, José Antonio. "Subiendo la cuesta, autobuses, camiones y tractocamiones", En Expansión, Año XXVI, Vol. XXVI, Núm. 651, Octubre 12, 1994, pp. 58 - 60.
- EMMERIJ, Louis, Arturo Aparicio trad. "Globalización, regionalización y comercio mundial", En El Economista Mexicano, México, Revista del Colegio Nacional de Economistas, octubre-diciembre 1992, pp. 89-101.
- ESPINOZA, Luz E. "Crisis y transformación: en busca de posibilidades para México", En Relaciones Internacionales, octubre-diciembre 1996, 4ª. Epoca, pp. 46-56.
- FOULGER, Davis A. "La Aldea Global", En La Jornada, Suplemento especial: Ideas, Medios y Cultura, World Media Network, 30 mayo 1994, pp. 17.
- GARCIA, Víctor Carlos. "Dos temas sobre la Ley Helms-Burton", Seminario de Derecho Internacional, Facultad de Derecho, UNAM, artículo inédito.
- GRANADOS, Oscar. "Acelerador a fondo", en Expansión, Año XXVI, Vol. XXVI, Núm. 651, Octubre 12, 1994, pp. 47 - 50.
- GUILLEN, Arturo. "Bloques Regionales y Globalización de la Economía", en Comercio Exterior, Vol. 44, Núm. 5, mayo 1994, pp. 379 - 386.
- HERRERA, Francisco, "Reestructuración de la industria automotriz en México y respuesta sindical", En El Cotidiano 46, UAM, año 7, 1992, pp. 27-33.

- JAIME, Edna, "México frente al Acuerdo de Libre Comercio", Revista Mexicana de Política Exterior, Núm. 30, Primavera de 1991, pp. 8 - 14.
- JOHANNES, Werner. "Industria Automotriz, camino de Norteamérica", en Expansión, Informe Especial, Año XXV, Vol. XXV, Núm. 626, Octubre 13, 1993, pp. 49 - 57.
- KENNEDY, Paul. Ramón González trad. "El Futuro del Estado-nación", en Quorum, Cámara de Diputados, Instituto de Investigaciones Legislativas, Trad. Ramón González, año 11, núm. 19, octubre 1993, pp. 41 - 50.
- LERDA, Juan Carlos. "Globalización y pérdida de autonomía de las autoridades fiscales, bancarias y monetarias", Revista de la CEPAL, Núm. 58, Abril 1996, pp. 63-69.
- LOZANO, Lucrecia. "Globalización y regionalización en la economía internacional", en Relaciones Internacionales, Núm. 59, Julio - Septiembre de 1993, UNAM, pp. 47 - 54.
- LUSSIER, Grant. "Automóviles y autopartes: los retos de México". En Expansión, Año XXVI, Vol. XXVI, Num. 651, Octubre 12, 1994, pp. 69 - 76.
- MALDONADO, Guillermo. "Los desafíos de América Latina en el mundo de hoy". En Revista de la CEPAL, Núm. 34, Abril de 1988, pp. 70 -75.
- MALDONADO, Serafin. "La rama automovilística y los corredores insutiales en el Noroeste de México", En Comercio Exterior, Vol. 45, Núm. 6, junio 1995, pp. 487 - 497.
- MANRIQUE, Irma. "Reflexiones en torno al impacto de la modernización de los sistemas financieros en América Latina", en Relaciones Internacionales, Núm. 64, Octubre - Diciembre 1994, UNAM, pp. 53 - 60.
- MARTINEZ, Javier. "Conducir en reversa". En Expansión, Año XXVII, Vol. XXVII, Núm. 662, Marzo 29, 1995, pp. 34.
- MENDOZA, Juan Carlos. "¿Hacia una nueva etapa del desarrollo capitalista?", en Relaciones Internacionales, Vol. XIII, Núm. 51, mayo - agosto de 1991, UNAM, pp. 5 - 11.
- MERCADO, Alfonso y Taniura, Taeko. "Las exportaciones automovilísticas de México Factores, obstáculos y necesidades de política". En Comercio Exterior, Vol. 41, Núm. 9, septiembre 1991, pp. 846 - 852.
- MICHELÍ, Jordi, ET:AL. "La globalización en el sector automotor y sus consecuencias en la industria automotriz de México". En Alejandro Dabat (coord.), México y la Globalización, México, CRIM-UNAM, 1994, pp. 239 - 259.
- MONTEMAYOR, Rogelio. "Apertura externa y crisis financiera", En Revista de Comercio Exterior, Vol. 45, No. 9, México, septiembre de 1995.
- NIVON, Eduardo. "Pensar la nación en los noventa". en La Jornada, Nueva Época, núm. 167, domingo 23 de agosto de 1992, pp. 42 - 46.
- OECD Observer. Hacia una industria automotriz mundial, En Contextos, segunda época, SPP, año 1, No. 23, 12 de marzo de 1984, pp. 46-47.

- _____ Carrusel de Detroit, En Contextos, segunda época, SPP, año 1, No.23, 12 de marzo de 1984, pp.54.
- OROZCO, Juan Carlos. "Modernización de las relaciones comerciales", En Expansión, secc. Economía / Finanzas, Año XXV, Vol. XXV, Núm. 616, Mayo 26, 1993, pp. 23.
- ROZENBERG, Dino. "Un año de baches", En Expansión, Informe Especial, Año XXV, Vol. XXV, Núm. 626, Octubre 13, 1993, pp. 57 - 58.
- _____ "Industria automotriz: frutos del corredor mexicano". En Expansión, Año XXVI, Vol. XXVI, Núm. 651, Octubre 12, 1994, pp. 37-44.
- SANCHEZ, Fernando. "Acciones en favor de la micro, pequeñas y medianas industrias en México", En Comercio Exterior, Junio de 1993, pp. 539-543.
- SOLANA, Fernando. "México y América Latina en los años noventa", Revista Mexicana de Política Exterior, Núm. 29, Invierno de 1990, pp. 8-13.
- SOLIS, Benito, "Política de importaciones vs Economía Abierta", En México hacia la Globalización, Comercio Internacional.
- URIAS, Homero. "La ofensiva comercial de la diplomacia mexicana". En Comercio Exterior, Vol. 43, Núm. 12, Diciembre de 1993, México, pp. 1100-1105
- VEGA, Luis. "Industria automotriz: entre la crisis y el respiro". En Capital, mercados financieros ", Año 8, Núm. 79, México, pp. 15 - 23.
- VILLAREAL, René. "La Globalización Económica". En Revista Mexicana de Política Exterior, núm. 35, 1992, pp 42.

DOCUMENTOS

- DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, varios años.
- INEGI. "LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO". Edición 1993.
- INEGI. " LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO". Edición 1995
- INFORME ANUAL DEL BANCO DE MEXICO, varios años.
- FMI. "BALANCE OF PAYMENTS STATISTICS YEARBOOK". 1996
- ONU. "REESTRUCTURACIÓN Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA EN LOS AÑOS 80's : EVOLUCIÓN Y PERSPECTIVAS". Estudios e Informes de la CEPAL Núm. 83, Comisión económica para América Latina y el Caribe. Chile, 1992.
- SECOFI. "PROGRAMA PARA LA MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA 1991-1994". México, pp. 9 - 32.
- SECOFI. "TRATADO DE LIBRE COMERCIO EN AMERICA DEL NORTE", Sector Automotriz, Monografía 10, 1991.