



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
CENTRO DE RELACIONES INTERNACIONALES

LA TRANSNACIONALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.

EL CASO DE GENERAL MOTORS DURANTE EL PROCESO DE
APERTURA ECONÓMICA.

(1986-1994)

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTA:

JONATHAN VELÁZQUEZ ROMERO

ASESOR:

LIC. MIGUEL ÁNGEL JIMÉNEZ VÁZQUEZ





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.

*“Ningún capitalista introduce
voluntariamente un método
de producción nuevo...
si éste reduce la
tasa de ganancia.”*

Karl Marx

Agradecimientos.

Son las 04:00 a.m. cuando empieza a sonar aquel primer tono de la mañana. Ese tono que cuando se oye a conciencia es el último que se quiere escuchar porque recuerda que, a veces, la realidad líquida y aplastante de la que nos habló Bauman está llamando para atraer al sujeto al escenario de lo ordinario y aparente y que no parece tener algún horizonte claro. Son las 04:00 a.m. y es tiempo de volver de cualquier sueño que, ya sea de dicha o de desgracia, no deja de ser una construcción mental maquinada desde nuestras ilusiones o preocupaciones. Mientras se cae en la cuenta de que ha amanecido, el chip incrustado del *deber ser* se superpone a cualquier desvarío del cuerpo pidiendo retornar a la suavidad de las sabanas que yacen en el suelo frío de un cuarto de cuatro paredes que ha sido testigo de la construcción de un nuevo yo freudiano.

Hemos despertado al aceptar lo inevitable y al tratar de hacer algo por ello. Como bien dijo papá “si no te gustan las cosas, cámbialas”; lema que hoy ha quedado a la reinterpretación de cada interlocutor que ha sido bendecido con tan sabías palabras elaboradas desde la psicología moderna, la misma que hoy abunda en los consultorios o en cualquier revista de superchería que concibe el decreto mental como un elemento básico de la atracción de lo superfluo. El café matutino reafirma que una nueva oportunidad está viendo la luz; que la deconstrucción de años pasados hoy debe de ser utilizada para el bien de la mayoría y no para el perjuicio de los débiles. Haber despertado solo es el comienzo de un largo camino que no termina en las madrugadas de desvelo, ni con los finales de semestre, sino que termina en la conclusión de los esfuerzos que permiten expresar estas líneas.

¡Son las 04:00 a.m. y hemos despertado!

¡NUNCA FUE UN MEJOR DÍA PARA HACER LA DIFERENCIA!

Todo parece imposible hasta que se hace, rezaba una de mis figuras favoritas en la política internacional, Nelson Mandela, a quien tuve la oportunidad de conocer a la distancia gracias a la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Hoy, este éxito es de ella al brindarme todas las oportunidades para tener una perspectiva holística del todo y de la suma de sus partes; al permitirme conocer a personas increíbles que, aunque lejos, siempre permanecerá su huella como parte de mi formación, tanto profesional como de persona... ¡gracias por tanto y perdón por tan poco!

En particular, gracias a las personas que hoy hacen posible este acontecimiento histórico. A mis sinodales Alfredo Córdoba Kuthy; Andrés Ventosa; Hugo Buenrostro y Javier Pacheco Micete; sin sus aportaciones a esta investigación, la misma no tendría la calidad que merece nuestra distinguida máxima casa de estudios. Desde luego, a mi asesor, Miguel Ángel Jiménez Vázquez, que no solo me brindó la oportunidad de trabajar bajo su tutela, sino que ha sido sumamente paciente y entusiasta para terminar este proyecto.

A mis tíos, María de los Ángeles Romero y Don Ciro García, pilares de lo que hoy soy y guías invaluable en este camino cuyo barco quedó en su momento a la deriva de la nada; toda una vida de sacrificio aún está por ver sus mejores resultados, no lo duden. Gracias a Alma Danitza Valladares Nishimura, quien estuvo cuando todos se fueron y que cuya amistad siempre irá conmigo a cualquier parte del orbe... y más allá. A Karen Castillo, por permitirme ser parte de una historia de éxito que hoy comienza a dar sus primeros frutos, ¡nunca bajes los brazos, enana! A Leslie Rodríguez, nadie como ella para mostrar las respuestas que nunca quieres ver ni para ser el mejor ejemplo, toda mi admiración para siempre contigo.

A mis padres, cuya breve existencia no significa que su voz no retiemble en todos los lugares. No habrá mejor manera de honrar sus vidas más que siendo lo que siempre quisieron que fuera. Finalmente, pero no menos importante, a mi Pam, quien me dio la más grande lección en la vida; todo principio, inexorablemente... tiene un final... ¡SIEMPRE CAMINAREMOS JUNTOS!

Esquema (Índice)

1	Introducción.....	I
2	Marco teórico conceptual. De la Dependencia al encadenamiento de las redes mundiales de reproducción capitalista.....	1
2.1	Teoría de la Dependencia dentro de las Relaciones Internacionales. Conceptualización.....	1
2.1.1	Centro y Periferia	8
2.2	Construcción y desmantelamiento del Modelo de Sustitución de Importaciones (MSI). La conformación del subdesarrollo en la economía dependiente.	11
2.3	Estado neoliberal subsidiario. Cambio en el paradigma económico internacional.....	22
2.4	Reestructuración de las redes mundiales de producción automotriz. De la producción en serie a la innovación en la nueva organización industrial.....	30
2.4.1	Taylorismo.....	31
2.4.2	Fordismo.....	35
2.4.3	Toyotismo.....	42
2.5	El automóvil, baluarte de la historia del Capitalismo contemporáneo.....	46
3	Industria Automotriz en México. Sector estratégico en manos extranjeras.....	50
3.1	Antecedentes de la industria automotriz en México.....	54
3.1.1	Primer periodo (1925-1963). El ensamblaje para el mercado interno.....	58
3.1.2	Segundo periodo (1964-1976). La fabricación de motores y la distribución de vehículos en el mercado interno.....	68
3.1.3	Tercer periodo (1977-1985). La globalización de la tecnología en el sector automotriz.....	79
3.2	La Apertura Económica en México y su impacto en la industria automotriz (1986-1994).....	89
3.3	Agudización de la dependencia industrial en el sector automotriz de México con EE.UU.....	98
3.3.1	El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). La cristalización de una estrategia transnacional y no el “entreguismo” de una industria.....	102
3.4	Evaluación del desarrollo de la industria automotriz en México.....	111
4	Evolución productiva de General Motors en México. El ascenso de la dependencia mexicana.....	120
4.1	Nacimiento del imperio automotriz de General Motors.....	127

4.2	Cambio en el modelo de producción. El toyotismo y el intercambio con General Motors en la reestructuración del capitalismo.	135
4.3	Desarrollo productivo de General Motors en México.	140
4.4	El Proceso de Apertura Económica y la entrada a la globalización. Cambio estructural en la producción internacional de GM en México.	148
5	Conclusiones.	162
6	Recomendaciones.	170
7	Anexos.	173
8	Bibliografía.	179
9	Fuentes de consulta.	185

Índice de Cuadros, Figuras, Gráficas, Mapas y Tablas.

Cuadros.

CUADRO 1.1. Teoría del Desarrollo de Raúl Presbich.....	3
CUADRO 1.2. Funcionamiento lógico del Modelo de Sustitución de Importaciones (MSI).....	15
CUADRO 1.3. La producción bajo el esquema de Taylor y de Ford.....	38

Figuras.

FIGURA 1. Envío de exportaciones de GM de México.....	122
FIGURA 2. Localización geográfica de los proveedores de GM en México.....	147
FIGURA 3. Perfil profesional de los empleados de GM de México.....	154

Gráficas.

GRÁFICA 2.1. Participación de la Industria Automotriz en el PIB Total y Manufacturero en México, (1994-2017).....	53
GRÁFICA 2.2. Ensamblado de vehículos en México de 1945 a 1964.....	61
GRÁFICA 2.3. Coeficiente de importaciones dentro de la industria terminal y auxiliar en el sector automotriz 1970-1981.....	76
GRÁFICA 2.4. Comportamiento del PIB en el país de 1971 a 1986.....	80
GRÁFICA 2.5. Deuda externa del país en miles de millones de dólares y su porcentaje del PIB nacional de 1971 a 1986.....	81
GRÁFICA 2.6. Exportación de Motores de México hacia los Estados Unidos de 1982 a 1991.....	85
GRÁFICA 2.7. Inversión en el sector autopartes en México de 1992 a 1996.....	86
GRÁFICA 2.8. Exportación de vehículos terminados hacia Estados Unidos de 1985 a 1992.....	88
GRÁFICA 2.9 Exportación de Vehículos ligeros de México (1988-2017).....	96
GRÁFICA 3.1. Participación de las empresas automotrices estadounidenses en México en comparación del resto del mundo 1965-1980.....	133
GRÁFICA 3.2. Participación promedio de las empresas automotrices estadounidenses en México 1965-1980.....	133
GRÁFICA 3.3. Participación porcentual de las empresas automotrices estadounidenses en México 1965-1980.....	134
GRÁFICA 3.4. Distribución porcentual de mujeres por puestos de trabajo en GM de México.....	153
GRÁFICA 3.5. Venta de vehículos en México 2017.....	160

Mapas.

MAPA 1. Participación privada en el sector de autopartes en la industria automotriz en México..	108
MAPA 2. Participación privada dentro del sector terminal de vehículos ligeros en la industria automotriz en México.....	109
MAPA 3. Participación privada dentro del sector terminal de vehículos pesados en la industria automotriz en México.....	109
MAPA 4. Presencia de General Motors GM en México.....	157

Tablas.

TABLA 2.1 Personal ocupado dentro de la industria automotriz (1994-2014).....	54
TABLA 2.2. Coeficiente de importación de unidades (automóviles y camiones).....	62
TABLA 2.3. Grado de control de inversión extranjera, nacional y estatal dentro de la industria....	71
TABLA 2.4. Participación del déficit de la industria automotriz en el déficit comercial de México (1965-1980).....	73
TABLA 2.5. Coeficiente de importaciones dentro de la industria terminal y auxiliar en el sector automotriz 1970-1981.....	76
TABLA 2.6. Participación de México como proveedor de autopartes para el mercado norteamericano.....	87
TABLA 2.7. Fracciones arancelarias sujetas a permiso gubernamental de 1953 a 1979.....	92
TABLA 2.8. Acuerdos comerciales de México desde 1986.....	93
TABLA 2.9 Exportación de Vehículos ligeros de México (1988-2017).....	95
TABLA 2.10. Producción total de vehículos y camiones en México de 1990 a 1994.....	101
TABLA 3.1. Producción mundial de vehículos por empresa.....	121
TABLA 3.2 Producción total de vehículos en México por empresa.....	121
TABLA 3.2 Exportación total de vehículos de México por empresa.....	122
TABLA 3.3. Exportación de vehículos en México según destino en 2017.....	123
TABLA 3.4. Principales destinos de exportación de vehículos de México (diciembre 2017).....	124
TABLA 3.5. Principales destinos de exportación de vehículos de México (enero-diciembre 2017)	124
TABLA 3.6. Participación de México en la venta de vehículos ligeros en EE.UU.....	125
TABLA 3.7. Participación de las empresas automotrices estadounidenses en México en comparación del resto del mundo 1965-1980.....	132
TABLA 3.8. Venta de vehículos en México 2017.....	158

Introducción.

La historia del automóvil a nivel mundial es también la historia de los avances y de las transformaciones de la industria en el capitalismo internacional. El crecimiento de ésta ha modificado sustancialmente los patrones de reproducción del capital a escala mundial y sus desencuentros ante los periodos de crisis no han sido más que alicientes de una reinterpretación profunda de los sustentos teóricos que le dieron vida a la economía mundial del Siglo XX, particularmente a la que se enmarca dentro del contexto del Estado benefactor. Desde la aplicación de la ciencia al trabajo hasta los imperativos de *cero stocks*, la industria del automóvil ha revolucionado la vida de las sociedades en donde ésta ha tenido lugar. En la actualidad, son prácticamente inexistentes los mercados que se encuentran libres de la influencia automotriz en el mundo.

En cifras y de acuerdo a la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA por su traducción del francés *Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles*) durante 2016 se produjeron en el mundo 94,976,569 vehículos¹, de los cuales, México ha participado con la producción de 3.6 millones, lo que lo convierte en el séptimo productor y el cuarto exportador de vehículos a nivel internacional. En esa misma línea, la industria de los automotores en el país hoy en día aporta el 3% del Producto Interno Bruto (PIB) y 18% del PIB en la manufactura, genera ingresos por más de 52,000 millones de dólares cada año y es la causa de 900,000 empleos en todo el territorio nacional.²

El crecimiento y el desarrollo de la industria automotriz en México han permitido que el comercio de este sector mantenga a nuestro país como uno de los

¹ Véase el índice de producción mundial por la OICA, 2016, disponible en línea, dirección URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2016-statistics/> Consulta: 10 de noviembre de 2017 a las 17:38 hrs.

² Cifras de PROMÉXICO de acuerdo a su publicación *La industria automotriz mexicana: situación actual, retos y oportunidades*, disponible en línea: <http://www.promexico.mx/documentos/biblioteca/la-industria-automotriz-mexicana.pdf>, pág. 9; y la Asociación de Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), dirección electrónica: <http://www.amia.com.mx/> Consulta: 08 de septiembre de 2017 a las 12:43 hrs.

líderes en tanto a productividad y competitividad se refiere. Sin embargo, el estudio de las variables y los factores que han hecho posible lo anterior es de suma relevancia para comprender las razones del auge de la industria en México y cómo es que obtuvo esta posición privilegiada dentro de una nación que, desde el nacimiento del sector, no tenía como prioridad desarrollar una amplia base productiva para tal fin y, consecuentemente, demostrar cuáles fueron los motivos que en la actualidad no permiten que el país pueda competir con firmas autóctonas.

Es de resaltar que este proceso económico, al igual que el resto de las estructuras de organización, toma como base un entramado social y un líder que maneja el comportamiento del resto de los integrantes de dicha estructura con el fin de lograr un objetivo determinado. Para este caso, tanto el empresario (líder) como el resto los integrantes de su conjunto (sociedad/empresa) deben de estar regulados por una reglamentación dentro del contexto que dicte el Estado bajo el cual se amparan. No está por demás decir que la organización de la economía de mercado ha sido producto de las interacciones y dinámicas que se han desdeñado a través del desarrollo de la división del trabajo dentro de un proceso histórico, que con el pasar de las décadas, ha encubado una serie de contradicciones complejas en su estudio y, por consecuencia, en su explicación.

Si bien la industria de los vehículos automotores en el país ha despuntado por la cercanía que se tiene con el mayor mercado de consumo en el planeta (Estados Unidos), y por la implementación de diversas estrategias en torno a la ubicación dentro de diferentes mercados de la producción transnacional, se vuelve menester el destacar que la falta de previsión por parte del Estado mexicano dentro de la temporalidad que nos ocupa ha sido un elemento fundamental para entender el rol que hoy juega el país en este sector. Aunado a ello, las “necesidades” del sistema económico internacional, han provocado que en la industria haya proliferado la incursión de empresas extranjeras que prácticamente se han adueñado de los medios de producción necesarios para sus intereses expansivos, mismos que a la vista de todos, al interior del país han compuesto una parte estratégica de la economía mexicana en la actualidad.

Siguiendo la lógica de Adam Smith, el proceso en donde se elige la relación de intercambio entre los agentes económicos obliga a que éste se realice en el lugar en donde se encuentre una mayor ventaja para ambas –en donde se origina el costo de oportunidad– y en donde la maximización del beneficio depende de la operación del mejor costo, lo que implica una mayor especialización y división del trabajo. Es de esta manera que se crean las ventajas y se minimizan los riesgos de ser excluidos del libre juego de las fuerzas que emanan de la oferta y de la demanda. La búsqueda de la ventaja, tal como lo plantea Smith, parte de la demanda social y encuentra su fin en donde se cuente con la mayor ventaja para desarrollar la función de producción, en donde las diferentes mezcolanzas entre factores y medios de producción determinarán la ventaja comparativa que, dentro de la empresa, le dará ventaja competitiva dentro del circuito económico.

Una vez planteada esta idea, **la relevancia de esta investigación subyace en analizar los hechos que determinaron la transnacionalización del sector automotriz en México, particularmente en el proceso de apertura económica en el periodo de 1986 a 1994 e ilustrando el caso de General Motors en el país.** Es así como surge la problematización que se tratará de vislumbrar a lo largo de la investigación, a saber; ¿cómo afectó la falta de una política industrial dentro del sector automotriz en México al atravesar el proceso de apertura económica? ¿cuál era el estado de la industria automotriz antes de llegar al año 1986? ¿qué tan grande es el grado de dependencia (comercial y tecnológica) que mantiene México con los Estados Unidos en cuanto al sector automotriz? ¿qué papel juega General Motors en el desarrollo productivo del sector en México? ¿es la apertura económica la causante de los desaciertos en la política industrial del país dentro del sector automotriz?

Disponer de información concreta es esencial para cada aspecto de la vida en sociedad, en especial dentro de la toma de decisiones que involucra el futuro de una comunidad determinada o, mayor aún, de todo un país en las relaciones internacionales modernas. El garantizar una planeación ideal y una ejecución exitosa dentro de este proceso requiere no solo de conocer el estado presente de las cosas, sino que su conocimiento integral y estructural permitirá orientar un rumbo

más claro sobre el futuro que se pretende alcanzar para ello. En consecuencia, el análisis de la evidencia junto con los hechos que aquí se enmarcarán como referencia, servirá para extraer experiencias e ideas que coadyuven a un mejor entendimiento del papel de cada actor involucrado en la conducción de la economía nacional, ello por supuesto, dentro del contexto globalizador en el que se desarrollan en las relaciones internacionales modernas.

Teniendo esta meta en consideración, la investigación aquí presentada tiene como objetivos principales el demostrar cómo la dependencia mexicana hacia las importaciones de componentes automotrices e, incluso, de bienes de consumo final (automóviles terminados) deviene de la inoperatividad de una política industrial robusta a lo largo de la época de industrialización nacional; indagar cuál era el estado de la transformación de la industria automotriz en México hasta llegar a la apertura económica de 1986; conocer cuál es el grado de dependencia (comercial y tecnológica) que mantiene México con los Estados Unidos en cuanto al sector automotriz y, finalmente; analizar el papel de General Motors dentro del desarrollo productivo en México para destacar y rescatar las prácticas más importantes de la empresa para intentar un proceso de mejora de su aplicación en otros sectores de la economía.

Por otro lado, la **hipótesis** que guía esta investigación parte de la idea de que, **la transnacionalización del sector automotriz doméstico, deviene de un modelo inacabado de industrialización de alcance nacional, cuyas condiciones económicas estructurales eran incapaces de atender el desarrollo interno del sector en conjunto de una progresiva expansión productiva de las firmas internacionales (en particular General Motors) y de la inversión extranjera directa, a su vez, causadas por los nuevos procesos y dinámicas internacionales en el ámbito económico, tales como la competencia y la liberalización.**

Con el fin de corroborar o de someter a una revisión esta hipótesis, la presente investigación se divide en tres capítulos principales, mismos que datan la historia de la industria automotriz en México, representada en este caso por General Motors y siendo analizada desde los conceptos que aportó la escuela de la

Dependencia latinoamericana, atravesando por la descripción de los modelos de producción de la industria y finalizando con el cambio de paradigma económico a nivel internacional derivado de las premisas surgidas desde la reinterpretación del liberalismo económico.

Dentro del primer capítulo se detalla la conceptualización de la Teoría de la Dependencia expresada desde los sectores más representativos de la izquierda latinoamericana a mediados de la década de 1970. Dentro del análisis de esta descripción se explica el por qué las economías de la región, desde los tiempos de la conquista, han estado supeditadas a las exigencias de los países extranjeros que demandan bienes manufacturados, o bien, productos primarios que no crecen en dichas naciones. Además de ello, se explica la denominación de los Estados que conforman el centro y la periferia dentro del circuito económico que perduró a pesar de las independencias de los países del continente.

Siguiendo a Sergio Sosa, asentada la década de 1970 múltiples y diversos signos dentro de la economía internacional, especialmente en América Latina, dieron cuenta de la gestación de profundas transformaciones en el sistema que se heredó al finalizar la Segunda Guerra Mundial en 1945. El proyecto de industrialización que enarbolaron distintos países de la región, incluido México, durante los primeros años de la posguerra y que consistía esencialmente en generar un sector productivo que permitiera gradualmente sustituir las importaciones de bienes de consumo de bajo valor agregado y poco contenido tecnológico para, posteriormente, ampliarse hacia la fabricación de bienes manufacturados de mayor complejidad industrial con la esperanza de estimular la implantación de un sector que garantizara mantener los medios de producción basados en los bienes de capital, había llegado a su fase terminal.³

Dentro de este aspecto, es relevante hacer énfasis en que esta dependencia trató de ser superada por medio de la implementación del Modelo de Sustitución de Importaciones (MSI), mismo que intentó replicar las acciones emprendidas por los países desarrollados para superar las condiciones desfavorables que habían

³ Véase: Sosa Barajas, Sergio W., *La Sustitución de Importaciones en el crecimiento económico de México*, Edit. Tlaxcallan, México, 2005, pp. 57-64.

enmarcado a las naciones latinoamericanas como simples economías “en vías de desarrollo.” En este contexto, se explica en términos generales la aplicación de este modelo económico, así como las causas de su agotamiento derivadas de la incapacidad que tuvieron los patrones de reproducción del capital que le daban sustento lo que, al mismo tiempo, terminó por impulsar la (re)estructuración de un nuevo patrón secundario-exportador.

Se expone que el fin del modelo de sustitución de importaciones dentro de América Latina y el resto de las naciones que lo reprodujeron se da porque, en esencia, no llegó a sustituir los altos índices de exportación de bienes primarios, por no asignar la importancia que se propugnaba al sector científico-tecnológico y porque los problemas relacionados con la inflación no pudieron ser contenidos por el aparato estatal proteccionista dependiente aún de los grandes consorcios internacionales. El análisis de este modelo forma parte clave, tanto en el desarrollo de la economía mexicana, como en la explicación de las condiciones actuales en que se desarrolla la industria automotriz en México debido a las políticas públicas que se pusieron en marcha para intentar dar una respuesta satisfactoria a las demandas del entorno global de aquél tiempo.

De igual manera, dentro de este primer capítulo se estudia al Taylorismo, el Fordismo y el Toyotismo, los modelos de producción que dieron origen a la internacionalización total de la industria automotriz con el fin de conocer cómo fueron cambiando los paradigmas de la organización del trabajo en la industria y, en consecuencia, saber cómo fueron implementados en el país a partir de su integración en las armadoras más importantes del momento y cómo, a su vez, fueron iniciando una tendencia en el resto de las actividades manufactureras de la industria en su conjunto. En este ambiente de dependencia económica se enmarca la investigación aquí presentada; los patrones económicos y sociológicos que describen el centro y la periferia explican cómo hasta el día de hoy este factor de la sociedad internacional continúa permeando a las economías que, desde hace varios años, no han logrado desprenderse de esa conceptualización que las caracteriza como “subdesarrolladas”.

Adicional, se hace referencia a los postulados realizados desde el neoliberalismo anglosajón como la competencia económica, la liberalización y exportación de capitales y la ausencia de la intervención del Estado para comprender a cabalidad el cambio en el paradigma productivo y el giro de las firmas automotrices hacia la nueva economía de la globalización, en donde se terminan de consolidar sus estrategias operativas para todo el mundo. En lo particular, se hace referencia a la reinterpretación que tuvieron los conceptos de la ventaja comparativa a través de los aportes de Michael Porter en torno a la construcción de cadenas y enlaces productivos en los que un encadenamiento de diversas unidades de producción está vinculado estrechamente entre varios países de una región. En este orden de ideas y debido al acelerado proceso de internacionalización, globalización y regionalización de la industria, se aduce que los límites que puede tener el desarrollo de dicho sector, quedan exclusivamente en manos de los emporios automotrices, particularmente en las matrices que se ubican en los países centro del sistema

En lo que refiere al segundo capítulo, se detallan las políticas y los decretos ejercidos por la administración pública en torno a la industria automotriz y se realiza una periodización de la evolución de la misma a partir de ellos. Asimismo, se expone cómo el avance de la industria automotriz en México se ha mantenido estrechamente ligada con la expansión de las empresas transnacionales del sector con el fin de alcanzar un mayor desarrollo industrial al interior del país. Respecto a estas últimas, podremos identificar claramente dos etapas en el devenir del sistema económico internacional y local que han delineado las pautas para la conformación de la industria automotriz en México, a saber, la industrialización vía sustitución de importaciones y la que corresponde al neoliberalismo.

Se observará cómo después de haber mantenido un crecimiento sostenido, la industria de los automotores entra en una etapa de decrecimiento dadas las condiciones económicas que se vivieron después de la crisis petrolera de 1982 y cómo es que las medidas adoptadas por los gobiernos del país, en adición con las generadas al interior de cada una de las ensambladoras, llevaron a un proceso de reestructuración, logrando con ello, posicionar a la industria como una de las más

competitivas a nivel mundial. Esta reestructuración de la Industria Automotriz en México se deriva de las modificaciones en las estrategias de competencia de las firmas transnacionales que operaban en ese entonces en el país (tal como es el caso de General Motors, Ford, Chrysler, Volkswagen y Nissan) y de la propia adecuación interna de la política industrial del Estado en su conjunto hacia los requerimientos de la nueva política de expansión industrial y comercial que comenzaba a gestarse a finales de la década de 1970.

Finalmente, dentro del capítulo tres se expondrá el caso de la evolución y el desarrollo productivo de General Motors en México, atravesando por su historia particular en los Estados Unidos y por las acciones que ha implementado a lo largo y ancho del planeta para consolidarse como la armadora norteamericana más importante en el mundo. En tal caso, se describe que la transformación de la industria automotriz a nivel mundial provocó que el liderazgo de Estados Unidos y de Europa Occidental como principales exponentes de la industria del automóvil en el mundo se desplazara hacia el continente asiático, siendo Japón el caso más representativo de la competencia con empresas como Nissan y Mazda.

Se expone también que, a pesar de que ambas regiones mantienen su supremacía en el total de producción mundial, su dinamismo cae de forma sensible a comienzos de la década de 1980 por la ya citada crisis de petróleo iniciada en 1982. Cabe destacar que el liderazgo del caso japonés emerge de una industria que se mantiene en constante transformación en cuanto a su eficiencia operativa en la producción de automóviles, incorporando novedosos conceptos de diseño, producción y organización de su mercado a escala internacional. La presión de las firmas japonesas en este ramo, particularmente de Toyota, forzó a que las compañías estadounidenses y europeas pusieran en marcha diversas estrategias para no rezagarse en este nuevo ambiente de competitividad mundial. Aun cuando el inicio de las operaciones de las empresas del sector en México, encabezadas por *The Big Three* (Chrysler, Ford y General Motors), corresponde a la etapa temprana de la internacionalización del capital, es importante destacar que esta expansión históricamente no fue homogénea en las diversas latitudes, tanto en el plano productivo como en el comercial.

Se distingue también que, dentro de esta reestructuración, las firmas automotrices trasladaron, entre ellas mismas, conocimientos gerenciales, productivos y comerciales (*Know How*), mientras que en los países subdesarrollados como México sólo transfirieron tecnología y adoptaron procedimientos externos a las condiciones medias de evolución industrial, lo que marcó significativas diferencias en relación con las prácticas más avanzadas que existían dentro de los países industrializados. Como resultado de dichas transformaciones, en los países sede de las matrices y su posterior difusión a las filiales en el extranjero, en México también se ha extendido la implementación de esos sistemas rediseñando las líneas de producción, las condiciones de gestión de la mano de obra y las estructuras organizacionales, observándose resultados diferenciados entre cada empresa e, incluso, entre planta y planta de una misma empresa.

Dentro de este marco referencial se inscribe el caso de General Motors, actual gigante automotriz de Estados Unidos. La trayectoria productiva y tecnológica de la empresa en México permite entrever la situación antes descrita, puesto que tras el advenimiento de la internacionalización del capital, de los mercados, las telecomunicaciones y la tecnología, el desarrollo de General Motors en el país pasó a cobrar relativa significancia en cuanto a la producción internacional de vehículos, siendo el periodo de apertura económica uno de los más sensibles dentro de su evolución y consolidación como empresa transnacional en el país.⁴

Dicho lo anterior, en el caso mexicano la evolución de la industria nacional automotriz fue determinada por las decisiones de las matrices en el exterior y no gracias a una maduración paulatina derivada de una estrategia interna de las filiales de las propias firmas y del Estado en concreto. La importancia de este estudio recae directamente en el hecho de reconocer que la evolución del desarrollo industrial en el país ha sido nula y que, por el contrario, su mediano crecimiento a escala internacional ha sido parte de las decisiones que han tomado las firmas transnacionales, que en su afán de competir en el mercado mundial, han vulnerado

⁴ Véase: Rodríguez Peralta, Carlo Mario, *La Industria Automotriz en México: transformación en una Industria Global*, Tesis de Maestría en Economía, FE-UNAM, México, 2012, pp. 18-24.

la capacidad del Estado para hacer de éste (el sector automotriz) un elemento estratégico que pertenezca propiamente a la consolidación de una economía desarrollada.

Por último, se puede considerar que el estudio progresivo de los alcances de esta investigación documental puede ser parte del comienzo en la elaboración de mejores políticas de Estado que refuercen el quehacer gubernamental/empresarial de los mexicanos que estén dispuestos a llevar al país a ese estatus productivo que ha marcado el actual régimen competitivo occidental a escala mundial. En cuanto a las relaciones internacionales de México, este estudio representa parte fundamental del análisis que corresponde al engranaje productivo del país con los Estados Unidos, principalmente. De las metas que pretende acotar esta investigación, se puede hacer un balance para saber qué tanto se ha integrado el país a la economía norteamericana y, en sí, a la economía de la Globalización/Regionalización que, bajo un consenso general, comenzó a surgir a mediados de los años setenta.

La dependencia que México sostiene con los norteamericanos se puede dilucidar claramente en los sectores más importantes de la economía nacional, siendo el sector automotor el segundo más importante en esta relación bilateral (solo por detrás del petroquímico) dadas sus características en los años previstos dentro de la investigación aquí expuesta. Queda de manifiesto que la intención de este estudio pretende hacer notar las carencias que México ha tenido al interior y que, en su momento, imposibilitaron a la industria nacional para ser más competitiva dentro del sector automotriz al tratar de responder así a la lógica neoliberal que comenzaba a gestarse en aquellos años, principalmente por el auge de la liberalización comercial y el crecimiento de los centros corporativos a nivel internacional.

1.- Marco Teórico Conceptual. De la Dependencia al encadenamiento de las redes mundiales de reproducción capitalista.

1.1 Teoría de la Dependencia dentro de las Relaciones Internacionales. Conceptualización.

Dentro de un contexto histórico, podemos encontrar a la Teoría de la Dependencia enmarcada en un conjunto de estudios sobre las relaciones que guarda América Latina con los países ya desarrollados. A partir de ello, a comienzos de la década de 1970 se desarrolla una cuestión, fundamentalmente crítica, para entender las interacciones de los países de nuestra región y los Estados industrializados-capitalistas. Antes de partir plenamente sobre las acepciones propias de la teoría, vale la pena recordar que, la dependencia como concepto, no surge de la nada en Latinoamérica, sino que proviene de una postura de izquierda, misma que se ubica dentro de los parámetros utilizados por los marxistas de la época y de años atrás.

En sintonía con lo anterior, la Teoría de la Dependencia nace en América Latina derivada, primordialmente, de los antecedentes teóricos y políticos establecidos por Marx y Engels en el Manifiesto Comunista; la teoría del imperialismo de Lenin en Rusia; la aplicación del propio marxismo-leninismo por medio de Mao Tse-tung en algunos de sus escritos y por el intento de aplicar el análisis de Marx a la comprensión del fenómeno denominado “subdesarrollo” de Paul Baran en la década de 1950. Es gracias a la referencia que proviene de este amplio marco teórico que se trataba de explicar, por medios científico-sociales, la profunda crisis estructural del capitalismo que azotó a la región a partir de los primeros años de la década de 1960.

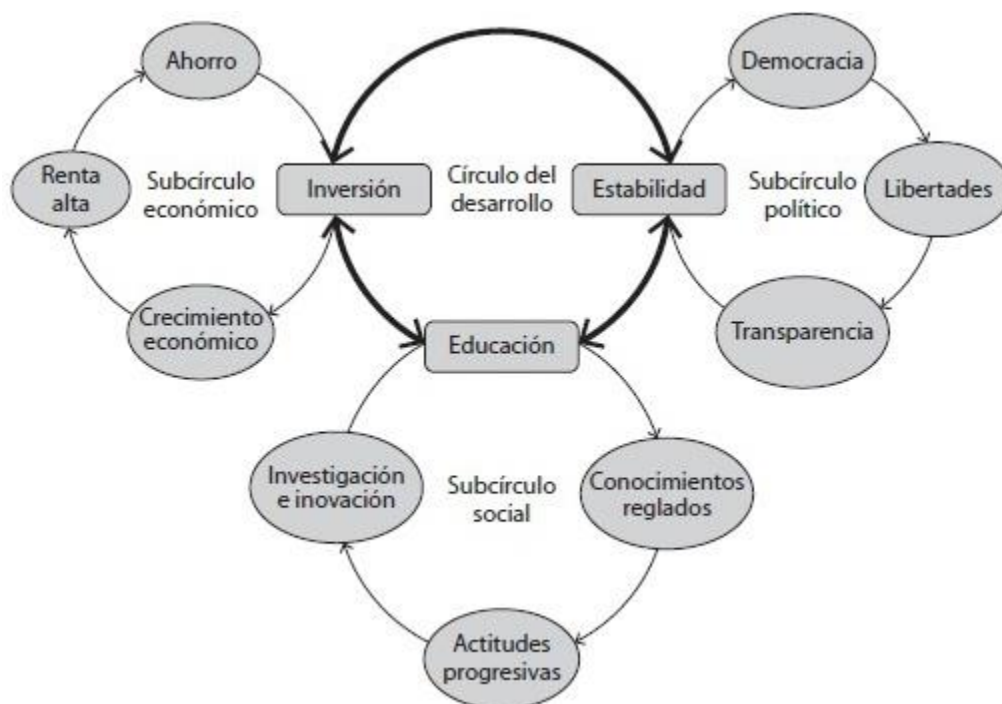
Según los estudios realizados por estas corrientes izquierdistas, el producto de la dependencia nace de un conjunto de elementos estructurales históricos, políticos, económicos e incluso sociológicos. En el caso de América Latina, esta

corriente de pensamiento comenzará a cobrar relevancia a partir de la propuesta realizada por Raúl Presbich, Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para América Latina de la Organización de las Naciones Unidas (CEPAL) durante la década de 1950 y que consistía en la aplicación de medidas económicas para desarrollar el aparato industrial de los países latinoamericanos para así alcanzar un mejor crecimiento y desarrollo económico. Desde el término de la Segunda Guerra Mundial se vislumbraba un nuevo rumbo en la orientación de las relaciones internacionales y del sistema en general y la CEPAL no quedó exenta de ese nuevo clima político, económico y social.

En ese sentido, la aportación realizada por la Teoría del Desarrollo brindó un fundamento de análisis económico y una base empírica a la búsqueda de nuevas vías autónomas para lograr el desarrollo al interior de cada uno de los países de la región. Este nuevo rumbo preponderaba a la industrialización como un elemento que podría articular los factores de desarrollo, modernidad, progreso y democracia política.⁵ A partir de la formulación de la Teoría del Desarrollo se dio pie a la construcción y reestructuración de las bases capitalistas que diversos países de la región adoptarían, puesto que la “modernidad” reflejaba el tipo de sociedad ideal que se instauró en Europa Occidental y en Estados Unidos de América y que, sin más, se asumió que ésta debía de ser alcanzada por el resto de las sociedades alrededor del mundo. Plantearse esa meta sociopolítica, incluso, fue vista como una necesidad histórica innegable.

De acuerdo a los postulados de Presbich, la superación de las carencias estructurales en cada uno de los países en vías de desarrollo se lograría en función del correcto funcionamiento y anclaje de dichas economías al circuito económico mundial, tal y como se muestra en el cuadro 1.1:

⁵ Para una descripción puntual de los alcances y limitaciones reales de la Teoría del Desarrollo, véase: Dos Santos, Theotonio, *Imperialismo y Dependencia*, Fundación Biblioteca Ayacucho, Venezuela, 2011, pp. 331-339.



CUADRO 1.1. Teoría del Desarrollo de Raúl Presbich.

Elaboración propia a partir de Theotonio Dos Santos en, *Imperialismo y Dependencia* (2011).

Dentro de este contexto, cabría destacar que el germen de la dependencia de la región hacia los países capitalistas más desarrollados tiene su raíz desde la época colonial europea. Desde el Siglo XVI, la inserción de América Latina en el mercado mundial ha estado supeditada al desarrollo de la demanda de los productos de exportación elaborados por las colonias hacia las diversas Coronas de Europa, siendo el Imperio Español el más grande de la época. Dichos productos consistían en la plantación de productos primarios (alimenticios) que cubrían la demanda de los trabajadores, clases medias y la burguesía europea que se dedicaba primordialmente a la manufactura de productos de consumo final. A la llegada de la Revolución Industrial en Inglaterra⁶, la economía dependiente se agudizó debido a que los países latinoamericanos sólo se dedicaron a la exportación de bienes primarios sin posibilidad de ubicarse en la competencia industrializada dada la inaccesibilidad a la nueva tecnología de la época.

⁶ Véase: *Ibíd.*, pp. 44-47

De igual manera, el arribo de dicha Revolución mantuvo las relaciones de los países colonizados sometidos a una dependencia política a través de un conjunto de Estados europeos que se mantuvieron al margen de la capital inglesa. Ya que los países latinoamericanos no pudieron acceder tan fácil a la nueva tecnología industrial, la elaboración de productos primarios se focalizó como una prioridad y fueron exportados a cambio de manufacturas de consumo final. Es a partir de este momento en que la dependencia de la región se consolida y da lugar a una estructura que por más de dos siglos determinaría la División Internacional del Trabajo.

Si bien la Teoría del Desarrollo buscó mejorar la capacidad de las economías latinoamericanas, lo cierto es que éstas se encontraban estructuralmente limitadas para lograr el desarrollo moderno debido a su profunda dependencia económica, por lo que era el momento adecuado para encontrar nuevas expresiones teóricas que desentrañaran esta situación adversa para las economías que se encontraran en este contexto. Por ello, si consideramos que la Teoría del Desarrollo era el resultado de la superación de la era colonial y del surgimiento de nuevas burguesías nacionales deseosas de encontrar su participación al interior de la expansión del capitalismo, la Teoría de la Dependencia, surgida a mediados de la década de 1960, representó un esfuerzo crítico para comprender las limitaciones de este desarrollo moderno enmarcado dentro de un proceso histórico en el que la economía mundial ya se había consolidado bajo la hegemonía de grandes y poderosos centros económicos y fuerzas imperialistas

Una vez que se ha descrito este panorama histórico y entrando de lleno en el estudio de la configuración de las economías dependientes, es importante señalar que el hecho de haberse enmarcado en una tarea de exportación primaria, determinó a los países de América Latina el lazo más importante con las economías europeas, pues el circuito del comercio internacional de la época consolidaba y reforzaba las limitantes estructurales que en un futuro someterían a la región a un esquema económico y social que, para mantenerse, debía reproducir las condiciones dependientes en las cuales se había cimentado.

El Capitalismo *sui generis* que emergió después de 1810 tras el comienzo de las luchas independentistas de las naciones latinoamericanas puso de manifiesto que las economías de la región, al estar sometidas a la demanda de productos primarios en Europa, no podrían desarrollarse de igual manera a como éstas últimas lo habían logrado. Tanto a nivel nacional como internacional, este tipo de Capitalismo representaría una nueva perspectiva económica dentro del sistema⁷, ya que sus estructuras económicas estarían dedicadas plenamente a la exportación y no al ensanchamiento de la distribución de la producción en un mercado que fuese puramente interno al estilo del desarrollo capitalista en Europa.

Comprendido lo anterior, podemos señalar que la dependencia puede definirse, entonces, como una relación de subordinación entre los intereses que mueven las estructuras internas de naciones formalmente independientes y las del gran capital internacional, en donde éste ejerce una acción condicionante que establece los marcos generales de la subordinación y en cuyo marco, las relaciones de producción de las naciones subordinadas son modificadas o recreadas a partir de las necesidades de la estructura interna del propio capital internacional.⁸

Cabe señalar que el surgimiento del concepto de Dependencia, como lo interpreta Theotonio Dos Santos, parte de la idea de que no se cumplen las expectativas de la región en cuanto a la industrialización latinoamericana y, con ello, pone en duda la Teoría del Desarrollo (promovida por Presbich) que sirvió como base para la construcción del modelo de desarrollo nacional e independiente.⁹ De

⁷ ...es el conocimiento de la forma particular que acabó por adoptar el capitalismo dependiente latinoamericano lo que ilumina el estudio de su gestación y permite conocer analíticamente las tendencias que desembocaron en este resultado. Marini, Ruy Mario, *Dialéctica de la Dependencia*, Ediciones Era, Serie Popular, Núm. 22, México, 1973, p. 15.

⁸ La conjunción de abstracciones conceptuales para la formulación de una definición propia de la Dependencia resulta interesante a partir de Theotonio Dos Santos en *Imperialismo y Dependencia* y Ruy Mario Marini en *Dialéctica de la Dependencia*, pues si bien sus construcciones metodológicas varían en torno a una infranqueable relación de subordinación, ambas se limitan a contemplar elementos estructurales de las economías de los países dependientes que son, a su vez, resultado de la conformación de grandes conglomerados de capital internacional, sin que éste tenga que ser exclusivamente de un país o un Estado desarrollado como tal.

⁹ En tales condiciones, la problemática total del desarrollo histórico de nuestras sociedades está afectada radicalmente por el hecho de la dependencia. Éste no es un dato externo de referencia, sino un elemento fundamental en la explicación de nuestra historia. Dos Santos, Theotonio, *Imperialismo y Dependencia*, Ediciones Era, México, 1986, p. 301.

esta manera, el enfoque de la dependencia se vuelve una condición que configura y determina un cierto tipo de estructuras internas, tomando al desarrollo no como un fin, sino como un proceso histórico, económico y social de alcance mundial.

Derivado de ello, el estudio meramente de los países latinoamericanos en torno a su desarrollo da origen a la Teoría de la Dependencia, la cual busca comprender y conceptualizar dicho término estudiando sus mecanismos y su legalidad histórica. En un sentido más amplio, cabe señalar que ello no solo implica la ampliación de la teoría correspondiente al imperialismo que trata de explicar el papel de las naciones industrializadas en el desarrollo de las estructuras de los países subdesarrollados, sino que también contribuye a su mejoría e, incluso, a su reformulación.¹⁰

La literatura sobre la Dependencia comienza a generarse desde 1970, pretendiendo establecer una escuela de pensamiento que proponía un paradigma científico alternativo al pensamiento social de Occidente. Pese a lo anterior, habría que destacar que las corrientes derivadas del Marxismo, en lugar de enriquecer las aportaciones teóricas enunciadas en *El Capital*, se mantienen en una negación abstracta y, al mismo tiempo, éstas se insertan en respuesta y no en contraposición del Capitalismo global. Estas nuevas interpretaciones procedentes de la izquierda política sólo han dado lugar a un movimiento reaccionario al Capitalismo y la Teoría de la Dependencia, lamentablemente, no escapa a esa categorización.

No obstante, si nos enfocamos en este respecto, la teoría marxista puede dar una respuesta satisfactoria a la relación de dependencia económica de las naciones latinoamericanas con el capitalismo desarrollado, pues hay que recordar que los primeros estudios que se hacen en el tema nos remiten con inmediatez a la crítica que hace el filósofo alemán a la economía política europea. No cabe duda que la liquidación de la dependencia subyace en la supresión de las relaciones de producción que ella involucra, esto es, que la eliminación de la dependencia latinoamericana (en este caso) dependería de la superación de las barreras que someten a las economías de la región a la demanda capitalista exterior. Sin embargo, a partir del nacimiento de la gran industria este hecho se vislumbra cada

¹⁰ Véase: *Ibíd.*, p. 302.

vez más alejado de la realidad al notar que, dentro de este análisis, gran parte de la sociedad latinoamericana se ha dedicado a especializarse en una simple actividad industrial, sin mayores posibilidades de diversificar el dinamismo de la economía hacia otros sectores productivos de la economía global.

Asimismo, resulta difícil comprender que la expansión de la industria capitalista hubiese sido complicada si no hubiese encontrado una fuente de aprovisionamiento industrial, tal y como lo representa el caso de las materias primas y los obreros surgidos en la periferia de las ciudades o, incluso, de los propios países industrializados. La maquinaria industrial europea sobrevivió –en sus tiempos de auge– gracias a la exportación de los productos primarios cultivados en los países latinoamericanos y, a manera de que se da la expansión del capitalismo industrial a escala planetaria en el Siglo XIX, la construcción y consolidación de los mercados de materias primas industriales se volvería un suceso inherente de la implantación capitalista alrededor del mundo.¹¹

Es de esta forma que la misma acumulación del capital, o lo que es lo mismo, su reproducción ampliada, al incrementarse demanda mayores medios de producción y de fuerza de trabajo. Dentro de este último punto, podemos señalar que la propia fuerza de trabajo “...es sobrepoblación en relación con las necesidades de explotación del capital; es decir, en relación con el crecimiento que experimenta el capital y su capacidad de absorción de fuerza de trabajo. De allí su carácter relativo y no de superpoblación excedente absoluta.”¹²

La expansión del capital a nivel internacional supone que, progresivamente y a un mayor nivel de desarrollo, la reproducción de las relaciones económicas dependientes hace que este sistema se perpetúe y amplifique el atraso y la debilidad de las naciones se encuentran bajo estas normas. Este carácter contradictorio, inherente del capitalismo, no puede entenderse si dejamos de lado el papel que

¹¹ ...al crecer el capital variable, tiene que crecer también necesariamente el capital constante, y al aumentar de volumen las condiciones comunes de producción, los edificios, los hornos, etc., tienen también que aumentar, y mucho más rápidamente que la nómina de obreros, las materias primas. Marx, Karl, *El Capital*, Tomo I, Cap. XII, Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1999, p.293.

¹² Osorio, Jaime, “Acumulación y ejército industrial de reserva en las economías dependientes (Sus efectos en la reducción del mercado interno)”, en Oswald, Úrsula, (coord.), *Mercado y Dependencia*, Edit. Nueva Imagen, México, 1979, p. 70.

juega el Estado como el ente que regula las mismas contradicciones de la expansión del capital. En ese sentido, si bien la Dependencia explica la subordinación de una cierta masa poblacional a las necesidades internas del capital internacional, es preciso mencionar que, en este punto, el Estado juega un papel fundamental debido a su posición como principal agente de la articulación entre un sistema internacional de decisiones y un sistema de dominación interno para que dicha relación se reproduzca y con ello se mantenga la dependencia sistémica que se forjó durante la colonización europea y que se acentuó en el Siglo XIX.¹³

Por otra parte, la demanda de mayores materias primas y de obreros para satisfacer las necesidades de la expansión del capital, junto con el rol administrativo del Estado en donde subyace el suministro de dichas “mercancías”, mantienen la reproducción de la dependencia entre las economías de los países periféricos y las de los centrales, (categorización que se describirá en el siguiente punto) lo que ha desembocado en un extenso debate tanto político como académico para abordar múltiples problemáticas que se desprenden de este tema. No obstante que la Teoría de la Dependencia hace un análisis lineal de las relaciones que guarda el mundo desarrollado con el que se encuentra “en vías de desarrollo”, es de suma relevancia rescatar la explicación que ésta hace de las condiciones históricas y estructurales de los países de la denominada periferia, pues sin ella sería difícil encontrar el génesis de la dominación que por siglos ha permeado el desarrollo de las relaciones internacionales en el mundo.

1.1.1 Centro y Periferia.

La necesidad de enfocar con mayor atención el tema de la dependencia supone que hay que superar las perspectivas unilaterales que solo se limitan a analizar el problema desde el punto de vista del centro hegemónico, siendo también necesaria

¹³ Para una mayor referencia del papel del Estado en la reproducción de la dependencia, véase: Tavares, María Da Conceição, *De la Sustitución de Importaciones al Capitalismo Financiero*, Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1980.

la inclusión de las áreas periféricas en el análisis y tomándolas en cuenta como parte de un sistema de relaciones económico-sociales a nivel internacional.

Como se ha descrito con anterioridad, la principal premisa de esta teoría plantea el problema de que los países de la región surgen como tal dentro de una situación de dependencia, ello como parte del proceso de la expansión mundial del capitalismo. La independencia de los países latinoamericanos lograda a comienzos del Siglo XIX se inscribe en este marco, pues la América supuestamente liberada emerge como la rama del capitalismo dependiente al heredar un sistema económico basado en un sector de exportación primario.

Las huellas de un régimen colonial exportador dan los parámetros de la América Latina “liberada”. No solamente porque se nos arrebató gran parte de nuestros excedentes, sino porque fundamentalmente nuestras estructuras económico-sociales eran dependientes y las revoluciones liberadoras no lograron cambiar las bases de estas estructuras, dominadas como lo estaban por la oligarquía criolla.¹⁴

El capitalismo dependiente que se señala obedece, entonces, a que el subdesarrollo no es un estadio atrasado o anterior al propio capitalismo, sino que surge como consecuencia de una particular forma de su propio desarrollo; se trata entonces, y correspondiendo a las nociones anteriores, de la conformación de un cierto tipo de estructuras internas que se encuentran condicionadas y sometidas por la situación mundial en donde la dependencia de ciertos Estados hacia las necesidades del capital internacional conforman una constante dentro del circuito económico mundial.

Comprendido lo anterior, debemos caracterizar al fenómeno de la dependencia como una situación que condiciona, en la que un cierto grupo de países mantienen sus economías subyugadas al desarrollo y la expansión de otras economías a las que se encuentran, irremediablemente, sometidas. Dicha relación conduce a una situación global en que los países dependientes (periferia) se sitúan en un constante retraso bajo la égida de algunas economías dominantes (centro).

¹⁴ Dos Santos Theotonio, *Op. Cit.*, p. 304.

Esta forma de desigualdad es una consecuencia del carácter de la acumulación del capital en donde el crecimiento de la economía se basa, exclusivamente, en la explotación de amplios sectores sociales a través de unos pocos actores que, además, concentran los recursos del desarrollo económico y social, dando como resultado el establecimiento de un sistema internacional desigual y combinado.¹⁵ Así, la dependencia condiciona una determinada estructura interna que se irá redefiniendo en función de las necesidades estructurales de las economías que detentan el poder económico, político y científico-tecnológico. Es de esta forma que la dependencia, *per se*, configura toda una red de interacciones que determinan el crecimiento y, por ende, el actuar de las naciones periféricas ante las estructuras centro del sistema.

Nuestro objeto de estudio es la dependencia que definimos como una situación histórica que configura una cierta estructura de la economía mundial que favorece al desarrollo económico de algunos países en detrimento de otros y que determina las posibilidades de desarrollo de las economías internas, constituyéndolas como realidades económico-sociales.¹⁶

Así, se puede decir que los obstáculos más grandes que enfrentan las economías de estos países periféricos no provienen de un supuesto retraso causado por la no alineación al capitalismo, sino que, más bien, derivan del modo en cómo se articulan con dicho sistema internacional y la forma en que sujetan sus propias leyes a las determinaciones que el mismo implica. Asimismo, para comprender este sistema de producción dependiente y las diferentes estructuras socioeconómicas que forma, es menester visualizarlo como parte de un sistema de relaciones económicas internacionales que se basa, principalmente, en el control monopólico del capital, en la dominación de ciertos centros económicos y

¹⁵ La miseria y explotación de un sector de la clase obrera es parte integrante y dependiente de las penurias y miserias de la otra. Ninguno de estos sectores puede liberarse o aliviar el peso de sus cadenas sin liberar o aliviar las cadenas del otro. El capital les ha impuesto la tarea de escribir una misma y única historia. Osorio, Jaime, *Op. Cit.*, p. 74

¹⁶ Dos Santos, Theotonio, *Op. Cit.*, p. 307.

financieros en detrimento de otros y en el monopolio de tecnología altamente calificada, lo que en la actualidad condiciona el crecimiento y el desarrollo a nivel mundial de las economías periféricas.

1.2 Construcción y desmantelamiento del Modelo de Sustitución de Importaciones (MSI). La conformación del subdesarrollo en la economía dependiente.

Para comprender con mayor profundidad la cuestión del subdesarrollo en las economías dependientes, es necesario realizar un rápido balance entre el papel que juega el sector externo de las economías periféricas con el que históricamente desempeñó en las economías centrales, ya que aquí se hará más claro el contraste entre el modelo que significó la conformación de Occidente como centro del sistema y el que trató de simular esas condiciones de producción para aplicarlas en un esfuerzo de superar la dependencia. Al respecto y como se expondrá más adelante, el Modelo de Sustitución de Importaciones (MSI)¹⁷ pese a engendrar el mayor auge industrial al interior de las economías dependientes, no solo no rompió los lazos estructurales que la periferia mantiene con el centro, sino que también, los reprodujo y los profundizó.

Dentro del desarrollo europeo, el sector externo de la economía realizaba dos funciones elementales; la primera de ellas corría a cargo de las exportaciones, por medio de las cuales se generaba una parte considerable de la riqueza y, la segunda, a través de las importaciones, que fungieron como una de las fuentes un tanto “flexibles” para abastecerse de los distintos bienes y servicios que eran necesarios para atender a una parte de la demanda interna. Si bien en este caso las exportaciones conformaron un componente dinámico en el crecimiento del producto en el viejo Occidente y sin el cual no podría explicarse su expansión, no fueron éstas

¹⁷ Fue sobre esta base que prosperaron, en la década de 1950, las distintas corrientes llamadas desarrollistas, que suponían que los problemas económicos y sociales que aquejaban a la formación social latinoamericana se debían a una insuficiencia de su desarrollo capitalista, y que la aceleración de éste bastaría para hacerlos desaparecer. Marini, Ruy Mario, *Op. Cit.*, p.57.

la única causa del crecimiento y desarrollo de la economía. “Al sector externo también se le sumó el factor interno, que se conformaba, a su vez, de dos elementos de vital importancia, a saber, las inversiones de particulares y las innovaciones tecnológicas.”¹⁸

La combinación de las variables interna y externa, permitió a la Europa de aquella época aprovechar la oportunidad de expandir y diversificar el mercado exterior junto con la integración de su capacidad productiva interna. Por otra parte, en el caso de América Latina, las exportaciones no solo constituían (constituyen) el componente principal del PIB, sino que dicho sector también representaba prácticamente todo el dinamismo de las economías de la región. Como puede apreciarse, las limitantes que tienen en este sentido las economías periféricas son bastante claras, pues la diversificación de su capacidad productiva solamente se basaba en la estrechez que conllevaba el hecho de especializarse en la exportación de una reducida cantidad de productos primarios, de la misma forma en que sus posibilidades de expansión interna dependían de una serie de factores entre los que figuran las formas de producción adoptadas (implantadas) y el hecho de si el sector productivo fuera o no de propiedad extranjera.¹⁹

En tales condiciones, el éxito de la actividad exportadora en las economías dependientes-periféricas dependía de la naturaleza del proceso productivo que se llevara a cabo sobre los bienes primarios, así como su grado de distribución al interior de cada economía con su respectivo efecto sobre la renta. A pesar de que el desarrollo del sector exportador dio origen a un periodo de rápida urbanización e industrialización en torno a los bienes de consumo interno en las ciudades más importantes de estos países, es preciso señalar que dicha actividad semidesarrollada era insuficiente para generar un dinamismo significativo a la economía nacional en su conjunto. En consecuencia, el crecimiento económico quedaba, entonces, íntimamente ligado al comportamiento de la demanda externa de productos fundamentalmente primarios.

¹⁸ Sosa Barajas, Sergio W., *Op. Cit.*, p.49.

¹⁹ Véase: *Ibíd.*, p. 54.

Por el lado de las importaciones, éste también jugó un rol significativamente distinto al desarrollado por Europa en sus tiempos de crecimiento. Como se señaló líneas arriba, en las economías centrales las importaciones se dedicaban esencialmente a suplir aquellas necesidades de alimentos y de materias primas que, en su universo de recursos naturales, no les permitía producir la cantidad suficiente para que la demanda interna fuera satisfactoria. En las economías dependientes, además de tener que resolver este problema en mayor o menor medida, el sector de las importaciones debía de cubrir líneas enteras de bienes de consumo final junto con la gran mayoría de los bienes de capital necesarios para estimular el crecimiento interno. Mientras que en las economías de los países centrales no hay una línea que distinga ampliamente el sector interno del externo, en la mayor parte de los Estados de América Latina hay una nítida división entre ambos sectores, pues mientras el sector exportador continua siendo un motor importante de la actividad económica, el interno, de baja productividad hay que decirlo, solamente se dedica a cubrir las necesidades de alimentación, vestido y alojamiento de las clases que se conectaron de alguna forma u otra al circuito de los mercados consumidores.²⁰

En este punto es importante señalar que si bien una amplia mayoría de la población percibía bajos ingresos con los cuales se ubicaban al margen de los mercados monetarios, las clases que obtenían altos ingresos manifestaban niveles y patrones de consumo muy similares a los que yacían en Europa, los cuales fueron atendidos por las importaciones. Este esquema dual de desigualdad constituyó la base de las disparidades entre la estructura de la producción y la composición de la demanda interna. La brecha entre riqueza y pobreza, entre distribución y carencia, se acentuó generando amplios márgenes de desigualdad en los países latinoamericanos en general, lo que a la postre significaría una nueva división entre la sociedad generada, como se ilustra, por los vaivenes de la economía mundial que comenzaba a manifestarse en la periferia industrial.

Otro hecho que nos permite ver con mayor nitidez el aspecto de la dependencia es el que se desprende de la actuación de las economías periféricas

²⁰ Véase: Tavares, María Da Conceição, Op. Cit. pp. 27-31.

en torno a la crisis de la década que corrió de 1930 a 1940. Después de estar expuestos a una de las grandes quiebras estructurales del Capitalismo internacional, las economías de la periferia comenzaron a adoptar una serie de medidas con el fin de proteger el mercado interno de los grandes shocks que se vivieron por consecuencia de los llamados “felices 20”. Así, se daba origen dentro de la práctica económica, a la “defensa” de las economías internas por medio de restricciones y control de las importaciones, primero, y después a través de la promoción de los bajos y poco eficientes niveles de exportación. Aquí valdría la pena señalar que, como se ha mencionado, las medidas que se toman después de la crisis de 1929 en Wall Street no tienen como propósito el de estimular la economía interna de cada uno de los países periféricos, como podría esperarse, sino que dichas acciones tienen como prioridad la de defenderse contra los desequilibrios externos. Las economías periféricas, como la de nuestro país, con ello reafirman que las intenciones de proteger a la economía interna se realizan más dentro de un enfoque reaccionario que dentro de uno más proactivo.

La vuelta “hacia dentro” de los esquemas económicos de la periferia, no obstante, rediseñó de cierta forma los patrones que hasta ese momento gobernaban al comercio exterior, atravesando por el reajuste que sugería la iniciativa de este nuevo modelo de protección mediante un incremento sustancial de los precios a las importaciones, lo que a su vez formuló un importante estímulo a la producción interna sustitutiva.²¹ Además de ello, si bien no se logró imbricar los lazos que sometían al sector primario de las economías dependientes, las actividades a las que se suscribió el nuevo modelo lograron mantener una alza pujante alrededor de la economía industrial que, si no hubiese sido por las propias limitantes estructurales del modelo, hubiera florecido una actividad industrial que no solo se relegara a las funciones de manufactura, como irremediablemente terminó sucediendo.²²

²¹ *Ídem.*

²² Si examináramos las características señaladas desde un ángulo más amplio, podría decirse que el cambio de la división del trabajo social... que implica el proceso de industrialización, tal como se presentó en la región, no fue acompañado de una transformación equivalente de la división internacional del trabajo. Esta última, no varió en lo fundamental, al menos por lo que se refiere a las especialidades de las economías industriales y de las subdesarrolladas en el intercambio mundial. *Ibíd.* p. 32.

Es dentro de este contexto donde confluye lo que sería conocido como el Modelo de Sustitución de Importaciones (MSI), el cual trataría de solventar las carencias de la política económica que hasta entonces se estaba aplicando por parte de los países que se mantenían dentro de la periferia de las economías industrializadas y como resultado de las crisis y de las contradicciones que existieron, posteriormente, en el comercio mundial de la segunda posguerra. Tal como lo representa el Cuadro 1.2, el funcionamiento del MSI correspondería a una lógica casi incuestionable, pero, como se verá más adelante, no sería esta premisa la que fallaría, sino la aplicación a realidades y estructuras económicas desiguales.



CUADRO 1.2. Funcionamiento lógico del Modelo de Sustitución de Importaciones (MSI).
Elaboración propia.

Es conveniente resaltar que dicho modelo, desde una perspectiva teórica, nace como una heterodoxia que reacciona a los postulados del neoclasicismo con una fuerte tendencia hacia las ideas de un economista ilustre de la época, a saber, John Maynard Keynes. Siguiendo a Sergio Sosa, la nueva estrategia sustitutiva trató la necesidad de resarcir las debilidades del mercado interno para conducir a la economía por el camino del desarrollo por medio de una significativa intervención del aparato estatal.

... la intervención directa del Estado en la economía vía empresas públicas también buscó su sustento teórico en las imperfecciones del mercado. Debido a estas últimas, los procesos de intercambio arrojaban resultados perversos que tendían a perpetuar el subdesarrollo. En el ámbito del comercio exterior, las fallas del mercado trocaban las ventajas comparativas en "desventajas reiterativas" debido al deterioro de los términos de intercambio.²³

Para asegurar el funcionamiento de la estrategia sustitutiva se buscaron dos objetivos en lo particular; el primero de ellos tenía como finalidad que la tasa de crecimiento de la productividad fuera la más alta de la industria entre las empresas nacientes que dentro de las ya instauradas y a las que podemos considerar como "maduras". Por otro lado, el segundo resultado que debía de arrojar el nuevo modelo consistió en la existencia de una relación costo-beneficio positiva. No obstante de ello, uno de los grandes errores de la aplicación de dicha estrategia radicó en la ignorancia de las estructuras y las necesidades de cada una de las economías de la periferia industrial.

Los países que se vieron atraídos por el MSI aplicaron sus postulados por encima de la realidad nacional de cada uno de ellos, algo que terminó por repercutir en parte de los resultados negativos que la estrategia dejó después de su vencimiento. Cabe resaltar que para 1950 la propia CEPAL estudió presuntamente a fondo las particularidades de este modelo que, dicho sea de paso, la primera de sus etapas consistió en la sustitución de importaciones de bienes de consumo

²³ Sosa Barajas, Sergio W., *Op. Cit.*, p. 2.

suntuarios, prosiguió con los bienes de consumo durables y, en una última etapa, ya en 1960, se sustituye la importación de equipo industrial.²⁴

Dentro de la economía mexicana, el MSI aplicado después de la Crisis de la década de 1930 y antes de la Segunda Guerra Mundial comenzó a transfigurar la economía del país de una ampliamente cobijada por el sector agrario a una cuya industrialización se hizo más palpable al correr de la década de 1940 a 1950. Si bien es cierto que la nueva estrategia sustitutiva comenzaría a tener un auge dentro de la derrama económica del país, también es preciso mencionar que el auge exportador se combinó con las necesidades externas de las economías desarrolladas que entraron en guerra, pues su aparato industrial poco a poco comenzó a carecer de la fuerza productiva que se había manifestado a finales de 1939.²⁵ Los cambios más evidentes al respecto se evidenciaron al comparar que el mercado mexicano, hasta entonces, se mantenía semi-cerrado, con un comercio estable pero, hasta cierto punto, estable y predecible y en donde el tipo de cambio se era dictado por la administración pública federal. Dichas transformaciones se verán con mayor detalle dentro del segundo capítulo de esta investigación.

No obstante de sus plausibles efectos sobre el crecimiento económico y la industrialización dentro de las economías que adoptaron el modelo, la estrategia sustitutiva encaró diversos obstáculos. En el terreno de la práctica, se vio obligada a conducir a las economías de América Latina por una estrecha ruta de desarrollo siempre amenazada por la inflación y el desequilibrio externo inherentes del programa de sustitución. Además de ello, este supuesto desarrollo, hizo a la nueva estrategia aún más vulnerable al fuego de una crítica teórica siempre presente que, si bien tuvo su origen en varios frentes, por lo general se identifica con la ortodoxia de las propuestas antagónicas que hasta aquí hemos resumido, ya sean éstas de índole neoclásica o marxista, pues aunque se trataba de reducir la brecha de las

²⁴ Véase: *Ibid.*, p. 17.

²⁵ La valorización hacia dentro y las necesidades que conllevó la guerra para las naciones industrializadas fueron el impulso dinámico que permitió al MSI funcionar pese a sus debilidades estructurales, algo de lo que se podrá dar cuenta una vez que éstas comenzaron a arrojar resultados negativos dentro de las economías periféricas y una vez que las naciones en conflicto fueron recuperando la pujanza económica que las caracteriza. Véase: *Ibid.*, p. 26-30.

clases sociales dentro de la economía, nunca se descartó el papel del mercado capitalista internacional dentro del MSI.²⁶

Tal y como lo confirma la crisis de la década de 1970, retomándola dentro de una perspectiva teórica, ésta puede explicar cómo el MSI significó una clase de “espejismo” (por llamarlo de alguna manera) dentro de la industrialización que conllevaría al crecimiento y al desarrollo económico del país. La diversidad de opiniones que existió alrededor de este nuevo debate²⁷ que concernía al desarrollo de las economías dependientes en el capitalismo internacional tuvo múltiples aristas entre las que sobresalieron de las más conservadoras hasta las más radicales, no obstante, la idea que más se generalizó dentro de los economistas de la época fue la que proclamaba que el MSI se había agotado en todas sus vertientes gracias a sus propios límites endógenos y a la incidencia de factores externos que no precisamente se podían desvincular tan fácilmente de las economías de la periferia.

Al respecto de dicha cuestión, María Da Conceição Tavares sostenía que "el único sector con coeficientes de importación elevados era el productor de bienes de capital, pero que en ese sector la sustitución enfrentaba obstáculos asociados a la creciente complejidad tecnológica, al reducido tamaño del mercado y al insuficiente desarrollo de sistema financiero." "... no se trataba de saber si era posible sustituir tal o cual artículo o producto, sino de esclarecer cuáles serían los resultados económicos de tales sustituciones y cuál sería el impulso que llevaría a realizarlas."²⁸ Es claro que para Tavares las imperfecciones del mercado determinaban el crecimiento o el decrecimiento de las economías dentro del MSI, pero que la sustitución más allá de lo que se había logrado hasta ese momento debería de ser un tanto más cuantificable para conocer el impacto real dentro de las economías, algo que no era posible de lograr con certeza ya que desde el principio

²⁶ *Ídem*.

²⁷ Dentro de este debate teórico podemos rescatar algunas de las voces más importantes, gracias a la aportación de Sergio Sosa, que se dieron cita para resolver el problema estructural de las economías dependientes, al mismo tiempo que trataron de ofrecer alternativas al MSI, el mismo modelo que había traído cierta prosperidad que, hasta entonces, no se había visto dentro de las economías periféricas como la de México. Véase: *Ibíd*, pp.30-36

²⁸ *Ibíd.*, p. 32.

se habían ignorado los márgenes de exclusión que la especialización industrial había traído hasta entonces con las sustituciones que realizó.

Por otra parte, Julio Bolvínik y Enrique Hernández Laos consideraban que "la crisis de los 70 puede ser entendida como una crisis estructural que refleja... el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones y la ausencia de un factor dinámico de reemplazo."²⁹ Con palabras más o palabras menos, lo que Boltvinik y Hernández ejemplificaron, junto con la suspicacia de Tavares, fue que el MSI había llegado a un punto de ruptura dentro de la configuración económica de las naciones dependientes, puesto que su debilidad interna, en donde la industria latinoamericana no creaba su propia demanda, sino que ésta nace a partir de un mercado ya existente que se estructurará en función de los requerimientos del mercado en los países avanzados y, además, asociada a las imperfecciones de mercado, mismas que poco a poco se fueron volviendo más visibles a medida que los países desarrollados recuperaron su propia capacidad productiva, habían provocado que la realidad del modelo fuera tajante y contundente con lo que se había esperado del mismo en el largo plazo.

Es evidente que dentro de los países de América Latina existe una estructura económica desequilibrada en la cual coexisten diferentes sectores con una productividad muy variable. Para los años en que se dio la estrategia sustitutiva, el sector manufacturero, gracias a su reciente florecimiento, poseía un nivel de productividad sumamente menor al del sector primario exportador por las razones antes justificadas y porque además éste gozaba de grandes ventajas comparativas a nivel internacional. Dentro de dicho contexto, si bien la paridad de la moneda garantizaba la competitividad del sector a nivel internacional, para los nuevos bienes industriales que comenzaron a venderse gracias al MSI resultó ser contraproducente, pues los productos generados al interior de los parques industriales se encontraban sobrevaluados para su competencia internacional, algo que trajo consigo una alta tasa de protección para las pequeñas industrias locales que adolecían, por consecuencia, de una escasa capacidad exportadora.

²⁹ *Ibíd.*, p. 33.

Además de ello, el acceso al financiamiento externo para impulsar la industria nacional en el caso de los países latinoamericanos, fue ampliamente favorecido por los mismos países que poseían un desarrollo capitalista mayor. Gran parte del capital latinoamericano se asoció con el capital extranjero, principalmente de origen estadounidense. Esta asociación encontró un mayor entendimiento en el sector secundario de la economía, en donde proliferaron los bienes de capital y las inversiones directas, alterando los procesos y las tendencias que presentaba el capitalismo industrial latinoamericano conocido hasta entonces.

Las facilidades que América Latina encuentra en el exterior para recurrir a la importación de capital no son accidentales. Se deben a la nueva configuración que asume la economía internacional capitalista en el periodo de la posguerra. Hacia 1950, ésta ya había superado la crisis que la afectara, a partir de la década de 1910, y se encontraba ya reorganizada bajo la égida norteamericana. El avance logrado por la concentración del capital en escala mundial pone entonces en manos de las grandes corporaciones imperialistas una abundancia de recursos, que buscan aplicación en el exterior.³⁰

Países como México, Brasil y Argentina, con el modelo de sustitutivo de importaciones, no lograron conformar una verdadera economía industrial más allá de las especulaciones de la época. Dentro de estas economías, la evolución de producto depende tanto de la formación de capital como de la existencia de un nivel de demanda efectiva (interna) que asegure el aprovechamiento de la nueva capacidad de producción que se había instalado con el MSI. De igual manera, en estos Estados, la actividad industrial continuó estando subordinada a la producción y exportación de bienes primarios que constituían el centro vital del proceso de acumulación.³¹

Existieron diferentes obstáculos tecnológicos, de mercado y financieros que, de haberlos removido exitosamente, tal vez se hubiera continuado con el MSI.

³⁰ Marini, Ruy Mario, *Op. Cit.*, p.67.

³¹ Véase: *Ibid.*, pp. 67-69.

Asimismo, el estancamiento del sector agrario junto con la obvia disminución de su PIB y con ello la reducción de las divisas destinadas al novedoso aparato industrial; el empeoramiento de la balanza de servicios y el creciente peso de los pagos a factores del exterior generó una crisis de la balanza de pagos, misma que dificultó la continuidad del modelo. De esta manera, las causas del abandono de dicho modelo obedecieron a motivos estructurales, pues este capitalismo dependiente se encontraba dominado por el capital mercantil y no podía desarrollar elementos esenciales que le permitiesen avanzar a ese tan anhelado capitalismo moderno.

Tal y como puede apreciarse, la sustitución de Importaciones es un modelo económico un tanto incompleto debido a la dependencia de éste con respecto a las fuentes exógenas de divisas propias del capital transnacional. En términos absolutos, el crecimiento económico impulsado por este modelo consume divisas, pero no las genera. Es por tal motivo que dicha estrategia puede considerarse como de tal manera, ya que la aportación de divisas en que se sustenta la sustitución de importaciones tiene un carácter exógeno. En tal virtud, el modelo sustitutivo pudo mantenerse mientras existieron sectores de alta competitividad internacional, capaces de proveer las divisas requeridas por el crecimiento. Para la década de los setentas, el agotamiento de esta estrategia, como observamos con anterioridad, estuvo determinado por la imposibilidad del sector agrario para continuar financiando el crecimiento económico liderado por el nuevo sector industrial.

Esta característica del MSI fue una de las que terminó por derrumbar las expectativas de desarrollo, pues el crecimiento industrial dependía en buena medida de las divisas obtenidas de las exportaciones a raíz de las debilidades intrínsecas de los mercados internos locales. Tal como lo menciona Mauro Marini, “no es porque se cometieron abusos en contra de las naciones no industriales que éstas se han vuelto económicamente débiles, es porque eran débiles que se abusó de ellas.”³² Por último, cabría destacar que la crisis económica derivada del quiebre del MSI propició el fortalecimiento de la crítica neoclásica hacia operación del mismo, por lo que su abandono a comienzos de la década de los ochenta, dio lugar a la adopción de las terapias convencionales propuestas por el Fondo Monetario

³² *Ibíd.* p. 31.

Internacional, institución de evidente corte neoclásico. De esta manera, una vez más, la periferia del Capitalismo se había quedado sin reacción y sin respuesta al nuevo paradigma que representó el debilitamiento del MSI junto con la entrada de una nueva dinámica de la economía mundial, misma que será descrita poco más adelante.

1.3 Configuración del Estado Neoliberal Subsidiario. Cambio en el paradigma económico internacional.

El Estado benefactor que se extendió primordialmente al interior de los países desarrollados y que en varios países de América Latina se había mantenido como el Estado interventor hasta principios de la década de los setenta, constituyó un modelo económico de referencia internacional, no obstante, una vez que los objetivos de dicho modelo no cubrían con las expectativas que se habían mantenido junto con una reconfiguración económica a nivel mundial, encabezada por la doctrina liberal en el Reino Unido y los Estados Unidos, trajeron como consecuencia que las políticas patrocinadas de dicho aparato dentro de la economía nacional cambiaran poco a poco su estatus que, hasta entonces, habían mantenido vigente. El resurgimiento de varias propuestas políticas y económicas que se encontraban a favor del *laissez faire* fueron minando el comportamiento y, por ende, las acciones del Estado interventor que, de a poco, fue relegando las actividades económicas a su cargo al conjunto de iniciativas privadas más importantes de la época en cada sector económico.

Este periodo de grandes transformaciones trajo como consecuencia diferentes disputas sociales y, lo más importante, una restructuración a fondo de la maquinaria estatal que dio por terminado el periodo del Estado benefactor en los países desarrollados y del Estado “intervencionista” en los países denominados del tercer mundo. A su vez, el fin del modelo de intervención pública dentro de la economía dio paso a lo que a la postre se denominaría el Estado neoliberal. La llegada de esta nueva interpretación del liberalismo económico y político sobre el

“deber ser” de las actividades del Estado conllevó modificaciones importantes en el sistema estatal, en donde la premisa de incentivar el capital privado en la vida pública de la sociedad tuvo una amplia resonancia en los círculos gubernamentales de los países que comenzaban a abandonar el intervencionismo en la economía.³³

Como es de saberse, uno de los principios del Estado Moderno (liberal) se sustentaba en la defensa de los intereses de la burguesía que lo fundaron ante el resto de lo que Marx denomina como clases sociales, promoviendo las condiciones de acumulación que, al mismo tiempo, se justificaban en la premisa de “la reivindicación de los derechos naturales del hombre y del novísimo ciudadano: libertad, igualdad, propiedad y seguridad.”³⁴ El nuevo Estado con base en Westfalia y con su debida reformulación después de la Revolución Francesa, donde termina por adoptar varios de los elementos que iluminan hoy el pensamiento liberal, reemplazó a su vez al Estado absolutista, creando así los principios de legalidad para obtener el monopolio del uso de la fuerza y garantizar con ello la seguridad de la propiedad y de los mismos individuos.

El Estado benefactor e intervencionista que surge de la Revolución Keynesiana³⁵ adopta la idea de tener una perspectiva positiva sobre los posibles beneficios que las acciones del Estado tendrían para la sociedad, algo contrario a los postulados de la economía clásica, que hasta entonces gobernaban el paradigma económico y que acompañaban la fundación del Estado moderno antes descrito. La idea central de Keynes, era que, si el Estado podía fomentar la acumulación del capital y defender la propiedad privada, también podía crear los

³³ Véase: Martínez Cortés, José Ignacio, “Neoliberalismo económico y social: “Teoría y pragma del cambio global”, en Orozco, José Luis y César Pérez Espinosa (coordinadores), *El pensamiento político y geopolítico norteamericano*, Edit. Fontamara, FCPyS-UNAM, México, 2005, pp. 243-249.

³⁴ Moreno, Pedro, “Exposición crítica de los enfoques norteamericanos para el análisis de las políticas públicas”, ponencia presentada en el seminario: *Introducción a las políticas públicas*, Instituto Nacional de Administración Pública, México, 1992, p. 145.

³⁵ El impacto de la llamada *Revolución Keynesiana* dentro del estudio de la economía fue bastante significativo para replantear el modelo que conduciría a distintas naciones, desarrolladas y en vías de desarrollo, hacia un ritmo de elevado crecimiento económico poco antes de la segunda Guerra Mundial y después de la posguerra; para una mayor referencia del impacto de las ideas de Keynes, véase: Lasa, Alcides José, “El impacto de la Revolución Keynesiana sobre las finanzas públicas”, en *Deuda, inflación y déficit. Una perspectiva macroeconómica de la política fiscal*, UAM Iztapalapa, México, 1997, Cap. 3.

medios de consumo social necesarios para satisfacer las necesidades de todos sus ciudadanos.

Así, desde el punto de vista social se aceptaba que la gestión pública propiciara, mediante los instrumentos y los recursos económicos a su alcance, la disminución de la brecha existente entre los ingresos de las élites más poderosas y las masas populares, por lo que se aceptaba que parte de los recursos públicos se utilizara para aminorar la supremacía del capital sobre la fuerza de trabajo y de esa forma atenuar las desigualdades sociales provocadas por el funcionamiento del libre mercado.³⁶

Lo anterior da a entender que desarrollando este tipo de política económica se podían alcanzar varias metas; por ejemplo, el desarrollo del mercado y de las industrias, mejorar el empleo y las condiciones de vida para la población, además de ampliar la participación democrática (con el desarrollo del sistema de partidos y la promoción al voto). En ese sentido, cabe destacar que los objetivos propuestos por el Estado benefactor solo podrían realizarse haciendo un pacto entre los distintos actores económicos y sociales, además de integrar las estructuras sociales y políticas para que éstas pudieran incidir en favor de los objetivos que el Estado planteaba en cuanto a programas públicos. Uno de los rasgos más sobresalientes de este sistema fue la incorporación de la burguesía en las estructuras de poder, dejando en claro el papel que van a desarrollar sus miembros dentro de las decisiones que tomará posteriormente el Estado.

Como se apreció con anterioridad, los resultados de la implementación de las políticas del Estado benefactor en los países desarrollados e intervencionistas en lo que se conocía como el tercer mundo, se vieron plasmados en el rápido desarrollo del capitalismo en un contexto de marcado bienestar social. En esa coyuntura social, las retribuciones públicas a cada clase se expresaron en inversiones, desarrollo de plantas industriales, tecnología, infraestructura y políticas sociales en pro del desarrollo.

³⁶Huerta Moreno, María Guadalupe, "El neoliberalismo y la conformación del Estado subsidiario", en *Política y Cultura*, No. 24, UAM Xochimilco, México, 2005, p. 124.

De esa forma, en un ambiente social e ideológico propicio no era extraño que en países como Austria, Inglaterra, Alemania, Francia, Suecia o Estados Unidos, el Estado benefactor –que se consolidó con la revolución keynesiana—interviniera directamente en la economía a fin de modificar la distribución del ingreso proporcionando sistemas de seguridad social, creando los marcos de regulación de las actividades económicas, interviniendo en la composición de la oferta y la demanda agregadas, así como prestando servicios y bienes públicos de uso generalizado.³⁷

De esta manera, la intervención del Estado en materia económica se volvió entonces una obligación del poder público y, al mismo tiempo, legitimó el ejercicio del poder político del propio Estado. Con ello, el Estado hizo valer su jerarquía frente a las diversas clases económicas y políticas, además de ser visto como el integrador de la sociedad por medio de la participación en la toma de decisiones y el ejercicio del poder en varios procesos democráticos. Pese a ello, como se dejó saber previamente, las ideas de la Revolución Keynesiana tendrían un punto de inflexión para coadyuvar en la solución de problemas intrínsecos de cada economía, aunque no los resolviera de fondo. El fin del Estado benefactor e intervencionista resultó ser bastante costoso para mantenerlo en el largo plazo, algo que los economistas de corte neoclásico aprovecharon para volver a anteponer las ideas liberales que dejaron de ser validas en el terreno económico con la intervención de Keynes.

La llegada del Neoliberalismo a la esfera pública y económica denotó la concepción del llamado *Estado subsidiario* en lo que antes fue el Estado interventor. Así como había un *Estado intervencionista* en los países menos desarrollados, este nuevo modelo orientó la economía hacia la consolidación de estructuras de mercado caracterizadas por su alto nivel de concentración, en tanto que restringió los recursos y las actividades públicas encaminadas al desarrollo y al bienestar social.³⁸ El neoliberalismo reformuló algunas de las ideas del antaño liberalismo al abrir las fronteras al libre comercio para alentar el crecimiento de la industria y con ello

³⁷ *Ibíd.*, p. 125.

³⁸ Véase: Martínez Cortés, José Ignacio, *Op. Cit.*, pp. 251-253.

expandir el capital de grandes grupos económicos que así lo requerían para mantenerse dentro del sistema

Este nuevo clima en el entorno económico internacional provocó que las empresas transnacionales modificaran sus procesos productivos, creando así numerosos conglomerados que, posteriormente, alentarían nuevas formas de producción vinculadas con el desarrollo tecnológico, además de otras medidas que les permitieron reducir los costos e incrementar el valor de su capital invertido. Una vez que se había trastocado los fundamentos de operatividad del sistema económico mundial, las diferentes esferas locales de cada sociedad lograron acoplarse al mismo, sin embargo, lo hicieron de forma asimétrica. Esta marcada asimetría entre sistemas económicos y, por consecuencia, entre Estados, trajo como resultado que las restricciones económicas y la austeridad financiera se agudizaran. El Estado se volvió incapaz de solventar todas las demandas y necesidades en materia económica y social, mismas que podía solucionar en tiempos pasados sin mayor complicación.

Dentro de este contexto mundial, el neoliberalismo vino a reconstruir un discurso que puso en duda los logros del Estado benefactor argumentando que la crisis del capitalismo depende estructuralmente del tamaño del Estado y de la forma en cómo plantea sus funciones públicas, a la vez de que se erige no solo como una crisis económica, sino también como una crisis de Estado y de la administración pública a nivel mundial. Bajo este análisis, las premisas empleadas por el neoliberalismo ponen de manifiesto que son diferencias históricas y económicas las que determinan la existencia de soluciones para los conflictos públicos en los diversos Estados, es decir, estas diferencias van a permitir que se puedan solucionar o no los problemas surgidos del Estado benefactor; no se solucionarán de la misma forma en unos países que en otros aunque se aplicara el mismo método de solución, lo que el MSI trató de hacer en su momento.

Aunque pareciera un término actual, el neoliberalismo antes de 1930 había intentado conducir, bajo sus axiomas, la política económica del mundo, sin embargo, sucumbió ante la propuesta del Estado benefactor. El tiempo que estuvo fuera de la escena económica y política no hizo más que afinar ideológicamente su

propuesta acerca de la separación del Estado y la sociedad en torno a la economía. Al respecto, sus planteamientos más importantes para la época en donde surge como opción a la marcada crisis de la década de los años setenta manejaban el predominio del mercado, la liberalización comercial, apertura a la inversión extranjera, la privatización, la modernización de todos los agentes y organizaciones económicas, la desregularización del mercado laboral, la reducción de los salarios y el desmantelamiento, por obviedad, del Estado de bienestar.³⁹

Las críticas hechas al Estado benefactor por parte del neoliberalismo no sólo fueron en el campo económico, sino también en el político y el ideológico, ello en buena medida por el avance de las ideas de derecha o conservadoras. Dichas ideas colocaban a la libre competencia como un instrumento de expansión de las libertades políticas y económicas de los ciudadanos con el fin de estimular la imaginación de los individuos. Dentro de esta visión, la intervención del Estado deteriora la estabilidad y los “equilibrios naturales” de los mercados, de ahí que ésta sea la base de los conflictos sociales, “pues si todos los agentes económicos son iguales, poseen la misma información y cuentan con una dotación de riqueza que utilizan de manera racional en la adquisición de bienes y servicios: no se requiere que alguna instancia pública intervenga en los procesos económicos.”⁴⁰

Las deficiencias del Estado benefactor evolucionaron a condiciones estructurales del nuevo Estado subsidiario en la periferia capitalista, lo que permitió la apertura a políticas contraccionistas propias del neoliberalismo y a nuevos “programas de ajuste”, en donde el objetivo a perseguir es el cambio de régimen económico, es decir, la suplantación del Estado benefactor en los países desarrollados y del Estado intervencionista en los países menos desarrollados para que éste reoriente la gestión gubernamental y así se salvaguarde la propiedad privada, supervisar los derechos mercantiles, entre otras medidas para solventar los conflictos que la modernidad traería consigo.

Lo establecido por el neoliberalismo, más allá de sus proclamas modernizadoras, consiste en un sistema de dominación que impone a los países

³⁹ Véase: *Ibid.*, p. 255.

⁴⁰ Huerta Moreno, María Guadalupe, *Op. Cit.* p.134.

desarrollados la obligación de determinar las condiciones para que se dé la reestructuración que propone el modelo a partir de la lógica de la globalización, término que desde entonces comenzaría a permear la realidad de los países que se fueron absorbidos por las nuevas políticas económicas de dicho paradigma. Para la teoría neoliberal, el Estado debería centrarse en la creación de esquemas jurídicos y económicos que protejan y salvaguarden las libertades individuales, además de fomentar la iniciativa empresarial de los mismos individuos. En pocas palabras, el Estado fungiría como regulador de la economía y de los mercados, los cuales no deberían de ser intervenidos, pues éstos tienen la capacidad de regularse por sí mismos.⁴¹

Tomando esto en consideración, si los mercados proporcionan los elementos necesarios para que los individuos satisfagan sus necesidades y demandas y si el Estado diseña las legislaciones necesarias para ese fin específico, las funciones del Estado deben de reducirse al punto de centrarse únicamente en asegurar el funcionamiento de las relaciones mercantiles. El único valor dado al Estado está, entonces, en el hecho de crear legislaciones y marcos regulatorios que garanticen los derechos económicos de los individuos (empresas) y no tratando de distribuir la riqueza generada por los mismos. Con lo antes expuesto, el sistema neoliberal trata de redefinir la relación de la sociedad y el gobierno, de tal forma que los individuos, en pleno ejercicio de su libertad, únicamente encomienden al Estado la tarea de imponer normas y leyes que faciliten la operatividad de los mercados en una economía competitiva. De esta forma, el Estado interventor cedió su sitio al Estado subsidiario en lo que continúa siendo la periferia del sistema.

Los diversos Estados que lo adoptaron se tuvieron que apegar a las nuevas directrices de eficiencia de las leyes del mercado. Se inicia entonces con una oleada de importantes reformas estatales donde el principal objetivo es ampliar la acción del capital y la propia iniciativa individual para hacer frente a la disminución de las inversiones y actividades económicas y sociales en las que el Estado había decaído. En América Latina, especialmente en México, también se sufrieron las consecuencias de la crisis económica ocurrida en los setenta y principios de los

⁴¹ Véase: Dos Santos, Theotonio, *Op. Cit.*, pp. 127-130.

ochenta. Los desequilibrios con el exterior y las finanzas públicas crearon las condiciones indicadas para declarar al Estado interventor como obsoleto y empezar a imponer el nuevo modelo económico basado en la propuesta del neoliberalismo por medio de la implantación del Estado subsidiario.

En otras palabras, se despejó el camino para que las políticas neoliberales entraran en los Estados periféricos y, con ello, se modificara todo el perfil que hasta entonces había configurado el Estado por medio del MSI en torno a la situación económica y financiera. Los nuevos encargados de dirigir las políticas emanadas del nuevo sistema económico fueron los *tecnócratas*⁴² quienes proclamaron que este caso solo podía resolverse transformando al Estado intervencionista en un Estado regulador tomando en cuenta las tendencias de la globalización y la mundialización de los negocios, el Estado propuesto –impuesto– por la política neoliberal.

Una vez que se adopta este conjunto de medidas de ajuste y modernizadoras, el Estado implementó diversas acciones que coadyuvaran a la reestructuración económica que buscaba el Estado subsidiario, varias de éstas tuvieron que hacerse con recursos que originalmente estaban destinados a cubrir programas referentes a la salud, vivienda, educación, empleo, infraestructura, además de cancelarse programas sociales y eliminarse subsidios al campo y al sector productivo, etc., medidas que se implementaron a fin de generar ahorros públicos, un mejor aprovechamiento de los recursos y lograr un balance en las finanzas públicas.⁴³

⁴² La dimensión política de las medidas de reforma económica se ubicó en la lucha por la conducción del programa de modernización económica entre los grupos políticos a la vieja usanza, que mantenían la idea de enfrentar los problemas económicos a partir de los fines que debía perseguir el Estado, exaltando los valores de la soberanía y el nacionalismo fuertemente enraizados en los ideales revolucionarios de paz, justicia, igualdad y soberanía, mientras que un nuevo grupo de actores incrustados en la gestión pública de la economía hacía hincapié en los aspectos técnicos de la estrategia de modernización del Estado, grupo que había accedido al poder esgrimiendo su capacidad técnica y una pretendida vocación científica. *Ibíd*, pp. 144-145.

⁴³ Una aguda crítica de los costos de la implementación y los resultados del modelo neoliberal la encontramos en Dos Santos, Theotonio, “Neoliberalismo: doctrina y política”, artículo disponible en línea, dirección URL: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/283/1/RCE1.pdf> Consulta: 29 de Julio de 2015, 02:48 a.m. En donde Dos Santos se enfoca en la polarización y el aumento de la brecha de la pobreza de los sectores que se vieron afectados por los programas que conllevó la aplicación de la doctrina neoliberal en los países de América Latina.

1.4 Reestructuración de las redes mundiales de producción automotriz. De la producción en serie a la innovación en la nueva organización industrial.

Como se explicó anteriormente, el nuevo clima dentro del entorno económico internacional que permeó a finales de la década de los setenta y principios de los ochenta, provocó que las empresas transnacionales modificaran sus procesos productivos, competitivos y, en sí, de organización industrial, creando así numerosos conglomerados que adoptarían nuevas formas de producción vinculadas, principalmente al desarrollo tecnológico y a la eficiencia en los procesos de la industria, además de otras medidas que les permitieron reducir los costos e incrementar el valor de su capital invertido. Una vez que se habían trastocado los fundamentos de operatividad del sistema económico mundial que dejó el Estado benefactor, las diferentes iniciativas económicas que comenzaban a gestarse a nivel local y externo tuvieron mayor solución que la de integrarse a este nuevo clima de competencia. Las más acomodadas lograron lo anterior con éxito e, incluso, marcando nuevas pautas dentro de la industria a la que pertenecían; otras (las más desprotegidas) sin embargo, sucumbieron ante el embate de las empresas fuertes y posicionadas en el ramo, algunas no vieron mayor opción que cerrar, mientras que otras fueron absorbidas por los grandes emporios que construyeron este nuevo paradigma económico a nivel global.

En lo que respecta al marco de esta investigación, la industria automotriz representa uno de los ejemplos más claros de la evolución de la economía a nivel mundial, pues el desarrollo que ésta tuvo dentro de la transición entre paradigmas rediseñó los esquemas productivos dentro, incluso, de otras industrias. Gracias a la revolución en los sistemas productivos de la industria automotriz se transforma la estructura de la economía internacional y, con ello, la forma de organizar y pensar la economía dentro de los países centro y sus respectivos satélites. Bien es de saberse que la industria de los vehículos es considerada como una de las más grandes del mundo por el impacto económico que representa, pues si bien su comercio a nivel mundial tiene diversas repercusiones en las economías en donde

se encuentra un automóvil, la participación de ésta va más allá de un simple proceso productivo al considerar el peso de la misma dentro de la toma de decisiones de los Estados en los que tiene presencia. Por tal motivo, dentro de este apartado podremos distinguir cuales fueron los elementos que dieron pie para que la industria automotriz llegara a convertirse en lo que es en la actualidad y, a su vez, identificar los enlaces que relacionan a esta industria con la evolución propia del capitalismo contemporáneo.

1.4.1 Taylorismo.

Dentro del desarrollo histórico de la organización industrial, existen dos modelos de suma relevancia que permiten entender cómo es que la producción y la organización del trabajo en un principio estuvieron dotadas de características hasta entonces nunca antes vistas en la construcción de benefactores para la población en general. De la misma forma, es de particular importancia resaltar que ambos modelos se definieran dentro de las filas de la industria automotriz, pues desde un comienzo es sencillo vislumbrar el panorama que ocuparía la industria a lo largo del Siglo XX primero con estos dos procesos y, después, con el auge del Toyotismo en el último quinto del mismo Siglo. En ese sentido, se iniciará aquí con lo que es el Taylorismo, modelo que instrumentó principios básicos de organización científica a la producción de automóviles desde comienzos de Siglo y que en adelante marcará una pauta dentro de la producción del capitalismo moderno.

Denominado Taylorismo por los principios aportados por Frederick Winslow Taylor, la nueva organización industrial y del trabajo se acotaría a los tiempos y movimientos en la fabricación de vehículos, lo que permitió obtener una mayor reducción de costos y, por consiguiente, un exponencial aumento en las ganancias de los propietarios de las fábricas. El contexto en donde se desarrolla el Taylorismo fue sumamente favorable para la aplicación de dichos principios, pues en los Estados Unidos, el ritmo de crecimiento económico había expandido el mercado interno que, a su vez impulsaba la demanda de este producto que había

revolucionado a la sociedad de finales de siglo XIX pero que su adquisición se podía considerar como un bien suntuario para la época.⁴⁴

En esos tiempos, el uso intensivo de la fuerza de trabajo parecía uno de los principios más arraigados de la industria, siendo el sector acerero de Andrew Carnegie y el energético de John D. Rockefeller los casos más representativos de dicha organización hasta el momento. Hasta entonces, las bajas remuneraciones a los empleados en relación con su jornada laboral, el desaprovechamiento de recursos y el uso de diversas maquinarias para realizar una sola tarea era algo común dentro de la producción a gran escala en Norteamérica.⁴⁵ Por su parte, Taylor pensaba que todas estas condiciones eran desaprovechadas para explotar todo el potencial, tanto de los trabajadores como de los recursos disponibles, de las plantas productoras en cualquier rubro que se mencionase. Por lo anterior, quiso poner fin a la desorganización que conllevaba hasta ese entonces el modelo de producción de gran escala implementando de una manera científica una organización que, preveía, pondría fin a los recursos desaprovechados con el fin de utilizarlos en alguna otra tarea productiva.

Taylor planteó las siguientes premisas para mejorar el sistema productivo, las cuales se enfocaban en acabar con los tiempos muertos y en la especialización de cada trabajador para asignarle una sola tarea, a saber:

- Habría una asignación particular para cada trabajador de la compañía.
- La tarea a realizar por parte del empleado debía de durar toda la extensión de su jornada laboral.
- Garantizar el pago del trabajador solo en el caso de haber cumplido cabalmente con su encomienda.

⁴⁴ Véase: Gaviria Ríos, Jorge Enrique, et al, "Historia de los motores de combustión interna" en *Revista Facultad de Ingeniería*, No. 26, Colombia, junio 2002, pp. 66-67.

⁴⁵ Un vasto análisis sobre la fundación de la gran industria norteamericana pasa por la publicación de Charles Morris, quien desentraña la fundación de grandes emporios corporativos que, hasta nuestros días, desdeñan el quehacer industrial en cada una de sus ramas. R. Morris, Charles, *The Tycoons: How Andrew Carnegie, John D. Rockefeller, Jay Gould, and J. P. Morgan Invented the American Supereconomy* (CD de audio), Blackstone Pub, 2014.

- Dividir el trabajo de forma técnica y social para que los supervisores tuvieran un mayor control sobre las acciones de los trabajadores.
- Aumentar la eficiencia por medio de la disciplina y la racionalización de la fuerza laboral.
- Anteponer los intereses de la empresa ante cualquier interés individual o de grupo (sindical) y;
- Establecer que cuando se haya alcanzado un alto grado de especialización en la empresa, habrá un trabajador altamente calificado.

La práctica del modelo de Taylor arrojó resultados de forma casi inmediata, en donde la reducción del trabajo necesario para la producción de cierto bien se redujo de manera considerable. Por otro lado, la idea de compartir intereses en común tanto de la empresa como de los trabajadores tuvo su génesis dentro de este modelo al incorporar la visión empresarial a las clases trabajadoras que comenzaron a concebir la idea del éxito con base en el trabajo arduo, esto es, que la mejora de condiciones de vida solo sería posible a través de un incremento en los salarios derivado de su nivel de producción dentro de la empresa (produce más, gana más). Al final, la aplicación de las medidas que se han descrito con anterioridad también dependía de las condiciones del mercado, de la interacción entre los empleados y los empleadores y, en particular, del proceso de acumulación realizado con anterioridad para determinar los alcances de la producción.⁴⁶

Después de comprobar que la reducción de los tiempos de trabajo también acompañaba el proceso de fabricación en el modelo taylorista, se trabajó sobre el supuesto de que las grandes transformaciones al modelo de producción anterior debían de atravesar por el cálculo de los tiempos y los movimientos de las tareas asignadas a los trabajadores. La división y la medición de dichas tareas a cargo de la dirección de la misma empresa se volvería vital para la reducción de tiempos e incluso de costos que representaban una fuente de pérdidas para la empresa en su conjunto. Derivado de la observación directa al proceso de producción se pueden incentivar o eliminar pasos y procedimientos con el fin de ahorrar tiempo en

⁴⁶ Véase: Gaviria Ríos, Jorge Enrique, et al., *Op. Cit.*, pp. 68-70.

cualesquiera la tarea que se haya asignado al trabajador y así desarrollar una mayor eficiencia tanto en las actividades laborales como en la producción final de la empresa.⁴⁷

Es de destacar la importancia en la apropiación cuasi intelectual de la fuerza laboral en el Taylorismo, ya que al ajustar las diferentes actividades que componen el proceso de trabajo, su capacidad de autonomía ante el proceso de producción se vuelve insignificante en relación con lo que su fuerza laboral puede hacer, por lo que las posibilidades de obtener un mayor nivel de calificación se vuelven nulas al solo depender de lo que sus manos (y no su conocimiento) pueden hacer. Cualquier tipo de conocimiento al que el trabajador pudiera acceder estaba controlado por la empresa y su administración y accesibilidad dependía, exclusivamente, de la misma. La nueva dinámica en el proceso de producción reestructuró no solo la forma en que se producía al interior del sector automotriz, sino también fue un parteaguas para la industria en general, reasignando las relaciones laborales y el papel de la propia empresa y el Estado en sus funciones al regular las fuerzas laborales dentro de la economía.

Lo anterior deja entrever un avance de lo que vendrá después con Henry Ford, quien aprovecharía las máximas tayloristas para iniciar con la producción en masa agregando la línea de ensamble a la nueva organización científica del trabajo. Así es como se recompone el esquema de producción desde finales del Siglo XX, la empresa ahora se volvería dueña de las calificaciones de los trabajadores con el fin de incrementar la producción y reducir costos ya sea en capital líquido o intelectual; los trabajadores comenzaron a depender de sus capacidades físicas para el desarrollo de tareas divididas para que éstos no aprendan más allá de lo que la empresa se los permite y, finalmente, el Estado se convertiría en una figura reguladora de las masas laborales para que las mismas tuvieran acceso a las empresas con las condiciones mínimas requeridas por éstas para la realización de las tareas requeridas. El nuevo dinamismo del capital ahora redefinía las relaciones laborales y sociales y el papel que cada actor involucrado desarrollaría para la reproducción del mismo en el nuevo siglo.

⁴⁷ Véase: *Ibíd.*, pp. 71-73.

1.4.2 Fordismo.

Una vez que el revolucionario motor de combustión interna desplazó a las carrocerías cuya tracción era impulsada por animales, la idea de distribuir el novedoso producto se volvió patente dentro de los países pioneros en su utilización, principalmente en Alemania y en Francia, donde se desarrolló con gran virtud el motor de Diesel dentro del último tercio del Siglo XIX.⁴⁸ Después de ello y ya dentro del mercado norteamericano a finales de Siglo, el reto fue realizar la síntesis del acoplamiento del propio motor junto con la ingeniería de la suspensión y el rodamiento sobre ejes. La ciencia de la época en conjunto con la idea de rediseñar los esquemas que hasta entonces se tenían en torno a la movilidad de la gente dio paso a que hablara de un sistema de producción capaz de materializar las intenciones de los primeros fabricantes de automóviles.

Como tal, podríamos definir a un sistema de producción como un conjunto particular de principios sistematizados capaz de organizar los factores y/o elementos que intervienen en la forma de realizar la producción de un bien específico.⁴⁹ Una vez comprendido lo anterior, podemos entonces identificar el papel que desempeñan los mismos sistemas de producción dentro del desarrollo del capitalismo moderno, pues si bien se piensa que dichos sistemas fueron creados por una sola persona, lo cierto es que éstos no son más que el desarrollo final de todo un conjunto de condiciones que determinan la creación de un bien en términos materiales. Ejemplo de lo anterior lo podemos ver con el sistema de producción denominado *Fordismo*, el cual fue atribuido principalmente al genio de Henry Ford, aunque éste, en realidad, solo adoptó las prácticas que se habían desarrollado a principios del Siglo XX en Estados Unidos.⁵⁰

⁴⁸Véase: *Ibíd.*, pp. 73.

⁴⁹ No obstante, de la síntesis de la definición proporcionada por Roberto Carro y Daniel González, encontraremos que el sistema de producción compromete más elementos a considerar dentro de la producción de un bien, sea cual sea la rama industrial a la que pertenezca, pues de acuerdo a ellos, un sistema de producción consiste en insumos, procesos, productos y flujos de información, que lo conectan con los clientes y el ambiente externo. Los insumos incluyen recursos humanos (trabajadores y gerentes), capital (equipo e instalaciones), materiales y servicios comprados, tierra y energía. Carro Paz, Roberto y Daniel González Gómez, *El Sistema de Producción y Operaciones*, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar de la Plata, Argentina, 2010, p. 4.

⁵⁰ Para el año 1901, los principales núcleos productivos que concentraban poco más del 90% de la producción mundial estaban en Estados Unidos (4,192 unidades anuales), Francia (quienes con 3,000 unidades anuales se

Cabe destacar que poco antes de la aparición de Ford en la escena industrial, la fabricación de bienes se realizaba de forma artesanal, sistema de producción que, dicho sea de paso, no se ha abandonado del todo pues aún existen diversas industrias que se dedican a la producción de bienes hechos a la medida, considerados usualmente como bienes de lujo. Pese a ello, este tipo de sistema estaba *cuasi* destinado a ceder su lugar a un proceso mejor adaptado a las necesidades de un creciente mercado consumidor. Para entonces, Henry Ford, conocedor y pionero del sector automotriz se percató de la necesidad que empezaban a tener los estadounidenses de contar con un transporte barato, lo que lo llevó a conjugar los elementos necesarios para conformar un nuevo modelo productivo, mismo que hizo del automóvil un producto popular al que básicamente un trabajador promedio podía acceder.⁵¹

Uno de los elementos que hicieron posible la producción en masa (principio de las economías de escala) fue la intercambiabilidad de las piezas y la relativa sencillez que conllevaba el ensamblaje de los vehículos. Por otra parte, la línea de ensamble de flujo continuo revolucionó la manera en cómo se movían los bienes de gran escala dentro del proceso productivo al brindarle movilidad absoluta sin necesidad de recurrir a la fuerza humana, algo que no le hubiera permitido cubrir la demanda que se estaba gestando en la época dorada de los propios Estados Unidos. La gestión de este nuevo sistema para producir automóviles, llevó a Ford a considerar la transformación de diversos elementos en el proceso de producción y en la misma organización del trabajo; a través de esta innovación, Ford no solo revolucionó la industria automotriz, sino todas aquellas que aplicaron los pasos de este sistema dentro de sus respectivas ramas.

Algunas de las innovaciones que marcó el Fordismo dentro de esta época giraron en torno a la producción, el trabajo y el mercado. Dentro de la primera

colocaban como los rivales europeos más desarrollados logrando en 1903 superar a EE.UU.) y Alemania (2,312). El 07 de octubre de 1913, la idea de asignar una tarea a un operario tuvo auge. En ese día histórico, la empresa instaló una línea de montaje en Highland Park, en la que un chasis era jalado lentamente con una cuerda en un carril por una banda. Las piezas, los componentes y los hombres ensambladores tomaban posiciones en intervalos diferentes a lo largo de la línea de montaje. A medida que la banda arrastraba al chasis por el carril, los operarios fijaban las piezas del auto. Esa fue la esencia del Fordismo. Rodríguez Peralta, Carlos Mario, *Op. Cit.*, p. 28.

⁵¹ Véase: R. Morris, Charles, *Op.Cit.*, mins 25-37.

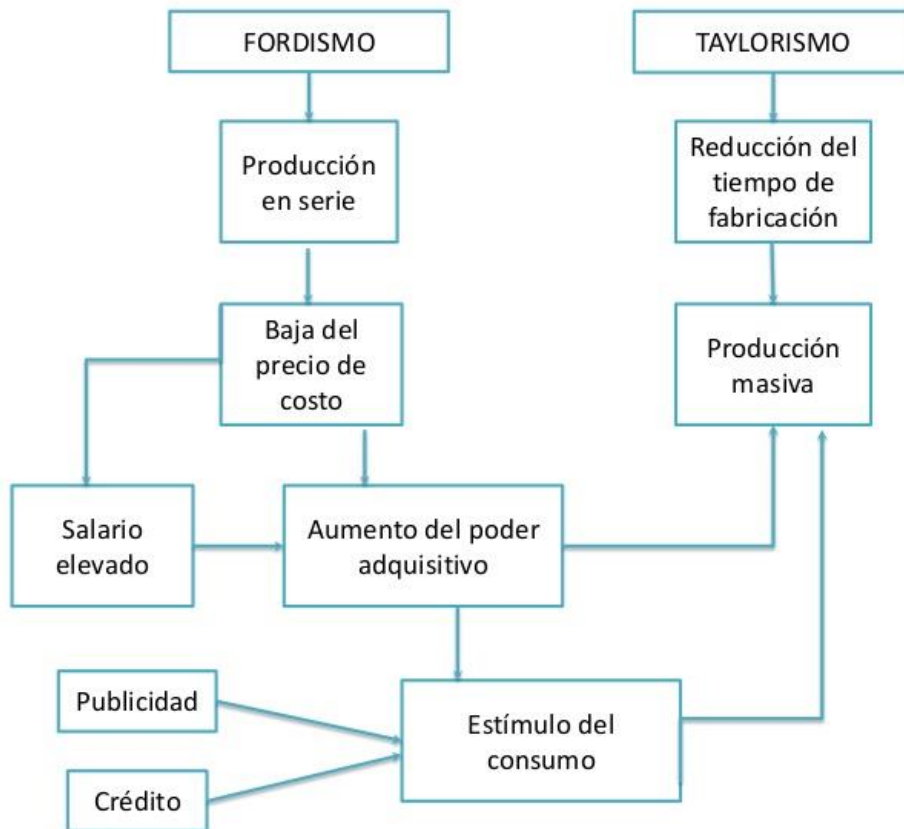
categoría encontramos que la introducción de la línea de ensamble, la cual permitía el fácil traslado del producto y que incorporaba a su vez diferentes piezas estandarizadas e intercambiables, obtuvo una generación de bienes en masa que difícilmente se hubiera logrado utilizando el método artesanal del que ya se ha hecho referencia. Asimismo, la compra en mayores cantidades de insumos permitió que el costo de producción se redujera aumentando la plusvalía de los nuevos vehículos. Dentro del trabajo, se pudo utilizar mano de obra poco o nada calificada para las tareas que requería este trabajo, así cada obrero dentro de la línea de ensamble solo se encargaba de repetir constantemente una sola tarea de acuerdo a los ritmos de producción sin que éste tuviera conocimiento de la producción total debido a la verticalidad del propio esquema. Por último, dentro del mercado, se aumentó la productividad y con ello se alcanzó la producción en masa, lo que conllevó al incremento de los salarios para que, de esta manera, también creciera el consumo, lo que a su vez ampliará el mercado de los automóviles para una creciente clase media norteamericana.⁵²

De esta manera, el Fordismo representó toda una revolución no solo al interior de la naciente industria automotriz, sino que cambió por completo la forma de pensar, de organizar y de hacer las cosas dentro de la economía del bienestar. De igual forma, aumentó la productividad a niveles hasta niveles impensados y su ulterior adopción como sistema dentro del propio capitalismo permitió el desarrollo de diversas actividades que lo pusieron en práctica y, por consecuencia, un crecimiento de las economías anfitrionas de las empresas de este corte. No es ninguna coincidencia, entonces, que aquellos Estados que más rápidamente se adoptaron a esta nueva forma de organizar la economía, vía las empresas productoras privadas, ahora se ostentan como los países mayormente desarrollados, no dejando de lado, claro está, el hecho de que algunos de ellos ya contaban con tradiciones y estructuras industriales fuertemente arraigadas como los mismos Estados Unidos con el ferrocarril y la energía y que además contaban con una mayor acumulación de capital que les permitió una “sana” transición hacia el Fordismo. Por lo anterior, se puede afirmar que el sistema de producción en masa

⁵² Véase: Rodríguez Peralta, Carlos Mario, *Op. Cit.*, pp.30-33.

que desarrolló Henry Ford ha sido determinante para la configuración actual de la economía mundial.

Dentro del Cuadro 1.3 se podrá observar que en el Taylorismo y el Fordismo existe el mismo fin, sin embargo, se desdeña una mayor amplitud entre la reducción del tiempo de fabricación y la producción en serie gracias a la imposición de los principios científicos al trabajo, pues se logró definir con exactitud los procesos entre cada modelo:



CUADRO 1.3. La producción bajo el esquema de Taylor y de Ford.

Elaboración propia con base en la diferenciación de procesos que reseña Carlos Rodríguez en *La Industria Automotriz en México: transformación en una Industria Global*, (2012)

No obstante de su óptimo desarrollo a comienzos del Siglo XX, el Fordismo, junto con el Estado de Bienestar que lo vio nacer, se fueron debilitando al punto de tener que reformularse desde sus fundamentos más elementales. A pesar de que

las políticas keynesianas llevaron a los Estados Unidos a experimentar cerca de treinta años de una bonanza nunca antes vista en la historia del Occidente moderno, a mediados de la década de los años setenta los efectos del Estado benefactor minarán su propio desenlace, como hemos visto con anterioridad, al entrar en una aguda crisis de la que no logró salir. Antes de continuar con el proceso del desmantelamiento del Fordismo, es menester, primero, revisar la forma en la que los Estados Unidos lograron consolidarse como gran potencia gracias al desarrollo de los paradigmas económicos que regirán al mundo desde entonces para, de esta manera, conocer a ciencia cierta la injerencia del sector privado dentro de la toma de decisiones de cada uno de los Estados donde se impuso y priorizó el mantra de la producción y la competitividad.

Es cierto que después de la Segunda Guerra Mundial Estados Unidos logró consolidarse como la potencia más importante de Occidente gracias a que Europa había quedado en ruinas y a que, por tal situación, ésta no podía adoptar los métodos fordistas de la producción que tanto auge habían tenido en la Unión Americana que, dicho sea de paso, nunca fue afectada en su aparato industrial a causa de la guerra. En ese sentido, la producción de vehículos aumentó de manera proporcional al descenso de la competencia europea que había dejado de representar un elemento a considerar por las empresas norteamericanas, lideradas por *The Big Three* (Ford, General Motors y Chrysler). Para entonces, la reconstrucción de Europa y la administración “correcta” de Japón se convirtieron en una de las prioridades para el Estado norteamericano, pues éste pretendía expandir sus grandes empresas debido a que las grandes cantidades de producción, en este caso automotrices, comenzarían a rebasar en un futuro próximo la absorción que tenía su propio mercado interno.⁵³

En los años consecutivos, los Estados Unidos emprendieron una serie de medidas que permitirían resarcir la preocupación anterior dedicándose, principalmente, a impulsar la presencia de sus grandes industrias alrededor de todo el mundo por medio de tres canales; el primero de ellos consistió en exportar el

⁵³ Véase: Robinson, William, *La Globalización capitalista y la transnacionalización del Estado*, Departamento de Sociología y Antropología, Universidad de Nuevo México, Las Cruces, Estados Unidos, 2001, pp. 67.69.

*American Way of Life*⁵⁴, el segundo consistió en la implantación de los planes de ayuda como el Plan Marshall y el Plan Mc Arthur para la reconstrucción de las economías afectadas por la Guerra en Europa y Japón y, el tercero fue la creación de organismos internacionales de corte económico como lo fue el BIRF (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento) hoy Banco Mundial y el FMI (Fondo Monetario Internacional). Tras el logro de estos objetivos, Estados Unidos en poco tiempo construiría toda una estructura económica a nivel mundial que le permitiría a sus empresas adueñarse de los mercados más importantes reemplazando o absorbiendo a las empresas que, hasta antes de la Guerra, habían desempeñado un papel relevante dentro de sus economías.⁵⁵

Desde 1945 hasta comienzos de la década de 1970, los estadounidenses gozaron de una posición privilegiada dentro la economía mundial. El mercado interno era capaz de satisfacerse con la producción de la industria nacional y las exportaciones a todo el mundo no veían declive alguno, la competencia fue reducida hasta su más mínima expresión y el poderío militar para defender los intereses de un Estado corporativo nunca entró en cuestionamiento alguno; Estados Unidos se colocaría como el modelo a seguir de todas las economías en Occidente. No obstante, a mediados de esta década, el modelo de producción en masa comenzó a mostrar señales de agotamiento que no pudieron ser eliminadas por los gobiernos en turno. Dentro de la industria automotriz, el desgaste del modelo fordista se hizo notorio al conjugarse con otros factores propios del Estado benefactor⁵⁶ que, en el largo plazo, no podía abastecerse para mantener los niveles de ingreso de la clase media que le daba vida a la propia industria de los vehículos automotores.

⁵⁴ La implantación de un modo de vida único permitiría que el consumo masivo de la industria norteamericana se extendiera a aquellas latitudes del mundo en donde los grandes capitales transnacionales estadounidenses comenzarían a imponer sus reglas. Para un mayor bosquejo de los alcances del American Way of Life dentro del consumo, la sociedad y la cultura, véase a Egg Ander, Ezequiel, *El proceso de la globalización de la Cultura*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), México, 2001, pp. 144-164.

⁵⁵ Véase: Robinson, William, *Op. Cit.* p.83.

⁵⁶ Entre los que se encontraba la baja satisfacción de los trabajadores de la industria al realizar una tarea monótona todos los días, la nula cohesión entre los empleados y los niveles directivos más altos de las empresas y las crecientes dificultades de mantener en aumento las ventas dentro del mercado interno que comenzaba a saturarse y a cambiar de preferencias. Véase: Álvarez Sánchez, Sergio Adrián, *Retos y Perspectivas de la Industria Automotriz en México frente al Proceso de Globalización*, Tesis de Licenciatura, Facultad de Estudios Superiores Campus Aragón-UNAM, México, 2006, pp. 25-27.

En medida que Europa se reconstruía y Japón comenzaba a tener un papel protagónico dentro de la economía mundial, la producción en masa que caracteriza al Fordismo comenzaba a generar estragos debido a las pocas ventas al exterior que se realizaban por aquellos años y la pérdida de un sector del mercado interno a manos de los productores japoneses que empezaban a destacar por las innovaciones realizadas a sus vehículos, por sus precios y por su eficiencia dentro del propio proceso de producción. Si no faltara más, las crisis del petróleo de la década encarecieron las gasolinas, por lo que la presencia de competidores que diseñaran sus vehículos con un alto ahorro de gasolina fue determinante para poner en duda la viabilidad del proceso fordista.

Este difícil contexto en el que se encontraba la industria norteamericana demostró que adaptarse a los cambios era una necesidad imperante si es que quería seguir al frente de la economía internacional. A pesar de que en el plazo inmediato las empresas norteamericanas dominadas por el Fordismo no tuvieron una respuesta satisfactoria ante estos cambios en la arena internacional por la propia rigidez del modelo, poco a poco las empresas más grandes comenzaron a intervenir en la recreación de las formas de producción y eficiencia que comenzaban a tener auge dentro de este periodo. El modelo japonés a seguir a partir de este momento fue el denominado *Toyotismo*, cuya innovación de ahorro de combustible funcionó como punta de lanza del nuevo paradigma productivo a nivel mundial.

Una vez que termina la década de 1970, el Fordismo si bien no desapareció del todo dentro de la industria, sí dejó de ser el modelo tendencia por la gran mayoría de las industrias alrededor del mundo que siguieron sus métodos para producir bienes en cada una de sus ramas. De esta manera, se abre paso a una nueva era tanto en la industria automotriz como en la economía de todo el planeta, pues no solo es el modelo de producir lo que cambió, sino que, al igual que el Fordismo impactó en cada industria que replicó las economías a escala, las nuevas innovaciones productivas y tecnológicas, iban a marcar una pauta para todo el sistema internacional en su conjunto.

1.4.3 Toyotismo.

Una vez que hemos llegado a mediados de la década de 1970 y que se han visto las bases de la crisis del Estado benefactor y del propio Fordismo, ahora se analizará el cambio ocurrido dentro de las cadenas de producción mundiales de la industria automotriz con el advenimiento de lo que se conoce como *Toyotismo*, sistema de producción que comenzaría a tomar auge después de la caída del Estado de bienestar y la llegada del neoliberalismo como doctrina económica para, de esta manera, conocer cuál es el impacto del capital privado dentro de la planeación de la política económica de los países que tuvieron que someterse a los diversos cambios que la época trajo consigo.

El fin del Fordismo como modelo industrial hegemónico no solo significó el final de una era dentro de la industria automotriz, sino que también fue un parteaguas para saber qué es lo que sucedería una vez que la producción generada bajo este sistema no tendría cabida dentro de las condiciones de la economía mundial. Este reajuste a nivel internacional de la economía y de nuestra industria en cuestión ayudó a que en otras partes del mundo se replantearan los métodos utilizados hasta ese entonces. Para perjuicio de Occidente, este cambio se realizó dentro de una de las automotrices asiáticas con mayor impacto no solo en lo que respecta a su panorama regional, sino que ya también amenazaba con distribuirse a lo largo de todo el mundo industrializado; esta compañía se trataba de Toyota, empresa originaria del Japón que había resurgido después de la catástrofe que significó para el país el hecho de participar en la Segunda Guerra Mundial.⁵⁷

La crisis de los energéticos que afectó a la industria occidental (más severamente a la norteamericana) en conjunto con una pérdida del mercado interno a manos de competidores extranjeros, colocó en un entredicho al proceso de producción en masa que años atrás había logrado un éxito rotundo en las economías a escala. El hecho de no tener una respuesta satisfactoria a los cambios que se presentaron durante este periodo, mientras que en otras latitudes se aprovechaban las ventajas que sobrevivían de dicho sistema (con las reformulaciones pertinentes) fue determinante en el devenir del Fordismo como el

⁵⁷ Véase: Robinson, William, *Op. Cit.* p.172.

esquema único de producción mundial. La ingeniería de Toyota en Japón, de la mano de Taiichi Ohno⁵⁸ replanteó los principios del método fordista y los adaptó a las necesidades de la época bajo tres conceptos básicos, éstos fueron: *eficiencia, flexibilidad y calidad*.⁵⁹

Los orígenes de la producción automotriz en Japón datan desde los años veinte al igual que en la mayoría de los países que se instalaron fuera de los Estados Unidos una vez que se había consolidado su mercado interno. Por una parte, Ford se instaló en 1925 y General Motors en 1927, aunque no fue sino hasta 1934 que Japón montó su propia industria de la mano de la misma Toyota en 1931 y Nissan en 1934. Como puede verse, Toyota destaca de entre las diferentes firmas japonesas que, no obstante de haber mantenido un comportamiento conservador al desarrollarse con sus propios fondos y darle prioridad a la autonomía tecnológica, logró abrirse camino entre los grandes conglomerados norteamericanos que se habían asentado en el país años atrás. Las innovaciones realizadas por Toyota no se detuvieron en la tecnología aportada hacia la infraestructura automotriz, sino que fueron más allá del propio proceso industrial que le daba sustento a la mayoría de las industrias que se basaron en el Fordismo para conseguir amplios márgenes de lucro.⁶⁰

Las más importantes innovaciones en este sentido consistieron en la división de la estructura espacial de la producción al concentrar geográficamente las plantas en conjunto con la aplicación del método *Just in time*.⁶¹ Para La década de 1950, Japón exportaba ya de manera significativa su producción al sudeste de Asia a la vez que consolidaba su propio mercado interno. Ya para 1959, la firma Toyota

⁵⁸ Ingeniero automotriz japonés, Taiichi Ohno fue nombrado Director de Toyota en 1954 en donde se dio a la tarea de revolucionar los principios del Fordismo para modernizar y darle competencia a la firma japonesa después de la Segunda Guerra Mundial. Para 1975 fue nombrado vicepresidente de la compañía, en donde terminó por detonar el Toyotismo a escala internacional. Koskela, Lauri, *Application of the New Production Philosophy to Construction*, Center for Integrated Facility Engineering, Universidad de Stanford, Estados Unidos, Septiembre, 1992, p. 6.

⁵⁹ Véase: *Ibid.*, pp. 5-10.

⁶⁰ Véase: López Villafañe, Víctor, *Crisis y transición de la industria automotriz japonesa*, artículo disponible en línea, dirección URL: <http://www.mty.itesm.mx/dhcs/deptos/ri/articulos/Autosjap.html> Noviembre, 1999. Consulta: 19 de Noviembre de 2017, 19:23 hrs.

⁶¹ El método *Just in time* refiere específicamente a un proceso continuo, en donde las piezas que se ensamblan directamente en los vehículos son incorporadas en la línea de ensamble justo en el momento y en la estricta cantidad necesaria. *Ibid.*, p. 8.

deslocalizaría algunas de sus actividades abriendo una filial en Brasil, mientras que la empresa Nissan lo haría en 1961 en México.⁶² Propiamente podemos definir al Toyotismo como “un sistema integral de producción y gestión... un ejemplo clásico de la filosofía Kaisen de mejora en la productividad”⁶³ y éste, a su vez, constituye todo un esfuerzo dentro de la producción automotriz para lograr los mejores resultados de la empresa para alcanzar los objetivos planteados frente al mercado que consumía su producción con un rápido ciclo para resolver problemas. Algunas de las características más importantes de este sistema resaltan las que tienen que ver con la solicitud, distribución y comercialización de los diferentes insumos que involucra el proceso de creación del automóvil; el control de calidad ausente en el Fordismo; el control del volumen y la variedad de producción; la multifunción de los empleados; la comunicación y resolución de los problemas en tiempo real y la frecuente revisión de los sistemas operacionales así como su mantenimiento preventivo.⁶⁴

Como puede apreciarse, el Toyotismo, a pesar de que conservó rasgos esenciales que le dieron vida al Fordismo en su momento más importante, no se detuvo en los principios que éste marcaba, sino que fue innovando de acuerdo a las necesidades y crisis que se fueron presentando para la industria, por ello que fuera retomado como el método de producción más aceptado después de la caída del Estado benefactor y de la crisis que azotó a la mayoría de las industrias en el mundo que se apegaban estrechamente a los principios establecidos más de medio Siglo antes. Es gracias a las prácticas anteriormente mencionadas que se logró mejorar la calidad de los vehículos, reducir costos que representaba una extensa nómina logrando la multifunción y subcontratación de los trabajadores, produciendo solo lo que el mercado demandaba, dejando un stock de “cero” y ahorrando todos los procesos que se pueden evitar en el Fordismo.

⁶² Para un mayor detalle de la institución de las firmas japonesas en América Latina, puede consultarse las páginas electrónicas de las mismas en cada nación. Toyota Brasil <http://www.toyota.com.br/> y Nissan México <http://www.nissan.com.mx/>

⁶³ S/A, *El Toyotismo, modelo de producción eficiente*, (El Financiero 02/04/09) en Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, disponible en línea, dirección URL: http://biblioteca.iiec.unam.mx/index.php?option=com_content&task=view&id=4702&Itemid=146 Consulta: miércoles 14 de octubre de 2015, 12:09 p.m.

⁶⁴ *Ídem*.

Así, el Toyotismo logró consolidar a Japón como el mayor productor mundial en la década que prosiguió al abandono del Estado benefactor y su sistema de producción. La competencia de las firmas automotrices japonesas no solo superó en calidad a los vehículos norteamericanos y europeos, sino que también le brindaron a la economía (y al mundo) una nueva perspectiva del quehacer industrial dentro del capitalismo moderno. La evolución entre paradigmas se hizo patente al encontrar una solución a las diferentes condiciones de adversidad que se habían presentado a lo largo de la década de 1970, en donde se asiste a la ruptura entre el Estado y la economía y a la imposición de las reglas de mercado como guía para la conducción de ésta última. Resumiendo, el Toyotismo logra su apogeo en un contexto de escasez y necesidad de la economía internacional, mientras que el Fordismo lo logra gracias a una época de abundancia misma que, supuestamente, no tendría fin.

Se puede decir que el gran éxito de las medidas adaptadas por los japoneses se encuentra en el hecho de haber logrado modificar los planteamientos que se creían dados por parte de la industria a nivel mundial y por haber innovado tanto en los productos finales como en la forma de hacer más eficiente el proceso a pesar de no contar con un modelo a escala como lo hicieron las economías occidentales de la época. El Toyotismo, más allá de terminar con un modelo productivo e imponer otro, marcó el final de una de las etapas más importantes de la economía mundial; del Estado benefactor pasamos al Estado neoliberal y del capitalismo moderno pasamos a lo que hoy denominamos como capitalismo contemporáneo. Aquí, la visión empresarial –corporativa– y la obtención de la máxima ganancia se sobreponen a los principios de pleno empleo y bienestar social que tanto habían defendido las políticas keynesianas, las mismas que terminaron costando más que los resultados reales que habían dejado.

1.5 El automóvil, baluarte de la historia del Capitalismo contemporáneo.

La industria automotriz es una de las más grandes del mundo debido a la importancia económica que representa no solo dentro de los países con un mayor nivel de desarrollo, sino también en la periferia de éstos por sus grandes volúmenes de comercio y por las actividades productivas que ello involucra. No obstante, la industria de los vehículos automotores ha marcado una pauta de suma relevancia no solo dentro de su propio ramo, sino que se ha encargado de marcar una tendencia en todo el Capitalismo. El proceso industrial y los medios por los cuales se masificó la producción y el uso del automóvil dan cuenta del poder de la industria automotriz para generar toda una ola de cambios en la economía internacional al exportar los métodos para producir bienes terminados, los de inducir el consumo en masa y los de innovar (aunque someramente) dentro de cada uno de sus productos finales.

El consumo del automóvil en sus primeros años de existencia pronto se colocaría como uno de los símbolos más relevantes de la industria capitalista, pues tanto la venta como la compra de vehículos llegaron a superar el uso real de su propia utilidad para la que estaban destinados. Con el tiempo, los automóviles pasaron de ser un medio de transporte a un indicador social que pronto determinaría el status de las clases sociales que podrían (o no) tener acceso al automóvil. En esencia, el hecho de poseer uno de estos productos fue signo y señal de éxito dentro de la vida cotidiana que exportó el *American Way of Life*, el mismo que se instauraría en los países en desarrollo como máxima política, económica y social “necesaria” e “incuestionable” para superar los rezagos de cada uno de ellos. El hecho de tener un automóvil y ser considerado una persona de éxito fue uno de los logros tanto de la industria automotriz como del propio capitalismo, algo que sucedería después con otros productos que hoy gobiernan las conductas del mundo Occidental.

Como tal, la industria automotriz ha fungido como un laboratorio en donde se han creado los paradigmas más importantes en torno a la producción y reproducción del sistema capitalista en su conjunto. Desde su nacimiento y a lo largo de los años estos paradigmas se han modificado, adaptado y perfeccionado hasta convertirse

en los modelos a seguir por casi todas las industrias a nivel mundial que producen tanto bienes como servicios, eso sí, reformulando sus principios propios. Dentro de la reestructuración de la economía internacional después de las crisis que trajo consigo la década de 1970, se comenzaron a vislumbrar elementos que no habían sido considerados dentro de la propia industria automotriz y que poco a poco irían cobrando fuerza, también, en otras ramas de la industria capitalista; algunos de éstos fueron la competitividad; la desregulación; la flexibilización: la deslocalización; la tercerización; etc., mismos elementos que tomaría el Neoliberalismo como bandera para proclamar la desintegración del Estado benefactor como se señala en el punto 1.3 de esta investigación.

Estos elementos que se hicieron presentes dentro de la industria automotriz, (primero) y que después se expandieron hacia otras industrias, comenzaron a destacar desde principios de la década de 1980, en donde las grandes empresas de los Estados desarrollados (Centro) sufrieron fuertes golpes de timón en su estructura de producción y comenzaron a tomar en consideración estos factores para mantenerse a la vanguardia y dentro de las preferencias de los millones de consumidores que habían generado, ello claro, sin dejar de aprovechar las innovaciones tecnológicas que se desarrollaron de la mano de la Globalización y asechando estridentemente las tendencias del mercado.⁶⁵ Como se subrayó en el punto antecesor, la conformación de la nueva estrategia productiva que desarrolló Toyota fue clave para entender y explicar los cambios que surgirían en un gran número de conglomerados internacionales al tiempo que rediseñarían la economía mundial, todo ello anteponiendo el interés productivo que tanto caracteriza al capital transnacional.

La evolución de la industria automotriz, específicamente dentro de la transición entre paradigmas productivos, le añade a la reformulación del capitalismo un instrumento tendiente a contrarrestar las pérdidas de ganancias millonarias a

⁶⁵ ... los gustos de los consumidores alrededor del mundo tienden a estandarizarse por causa de los medios masivos de comunicación, así como por la publicidad y hasta el cine, la idea de que poseer un cierto tipo de automóvil sitúa a una persona de un cierto círculo social se ha extendido a través de las fronteras nacionales, es común pensar en el automóvil familiar, un automóvil popular, un automóvil para los jóvenes, o el automóvil para el ejecutivo etc. Independientemente del país, situando al consumidor dentro de un grupo determinado sin importar su nacionalidad. Álvarez Sánchez, Sergio Adrián, *Op. cit.* P. 45.

costa de la expansión de los mercados, el aumento de la competitividad y la reorganización y modificación de la composición del trabajo y la cultura laboral misma.⁶⁶ Estas modificaciones, en consecuencia, trajeron consigo toda una gama de cambios en las propias relaciones sociales que se entrañaron bajo la égida capitalista de Occidente a lo largo del Siglo XX. El Estado, entendiendo a éste como un conjunto de relaciones sociales, se modifica a la par que lo hacen los medios de producción, así como las relaciones de trabajo que ellos mismos encarnan; es desde esta óptica que se puede apreciar cómo las modificaciones sustanciales en las estructuras de los Estados se supeditan a la economía que maneja los medios de producción.

El éxito, la diversificación y el despliegue de la industria automotriz requirió de la construcción y e incorporación de toda una nueva infraestructura a nivel mundial; caminos, puentes, autopistas, redes eléctricas, de agua potable y de comunicaciones fueron necesarias para adaptar el nuevo producto a la vida de cada una de las personas para, posteriormente, adaptar a las personas al nuevo producto que se desencadenaría de ello, la vida material de Occidente. Por supuesto, el desarrollo de toda esta infraestructura solo fue posible gracias a la intervención del Estado dentro de la economía que le dio forma al Siglo XX, el mismo Estado keynesiano que después de 1980 sería criticado fuertemente por haber realizado la encomiable tarea de gestar el modelo que rendía a las masas frente al capitalismo.⁶⁷ Lo anterior, refleja ampliamente la necesidad del capital transnacional de replantear el papel de las instituciones ya sean éstas políticas, económicas, jurídicas o sociales que en su momento permitieron su vasto desarrollo.

Hoy en día, para que funcione el nuevo modelo económico que se desprendió del Toyotismo, es necesario que los países en vías de desarrollo (Periferia) se comprometan a adaptarse a los designios derivados del nuevo capitalismo liberal

⁶⁶ Véase: Aguirre, Beatriz, et al., “La aceleración de la pesadilla en el trabajo: Toyotismo o modelo flexible de producción”, en *Revista Rebeldía*, Año 8, No. 71, pp. 46-58.

⁶⁷ Al mismo tiempo que el modelo Toyota y sus combinaciones se van aplicando en los distintos países, se puede observar que también se van modificando las estructuras políticas, económicas y jurídicas que conforman al Estado. El discurso que, desde arriba, responsabiliza de la crisis del capitalismo al Estado keynesiano –por su intervención como “regulador” de la economía y de la relación capital-trabajo–, olvida que aquél fue una base decisiva para la maximización de ganancias y el crecimiento del capital. *Ibíd.*p.49.

impulsados por el Centro y generados por el capital transnacional ávido de obtener el máximo margen de ganancia. Las llamadas “reformas estructurales” no tienen otro objetivo más que el de promover el modelo que aparta al Estado de la economía y que presenta a las ideas empresariales como la mejor forma de impulsar el desarrollo social entre los habitantes de cada uno de los países que se adhieren a este modelo, claro está, que lo anterior solo lo pueden realizar de acuerdo a sus condiciones preexistentes de desarrollo tal y como lo pone de manifiesto la conceptualización de la Dependencia que se revisó con anterioridad. Así, dentro de este proceso de reestructuración industrial y, por ende, económica a nivel internacional, nos damos cuenta que hay una estrecha relación entre las decisiones que se toman al interior de las matrices de las empresas transnacionales y la conducción de las políticas económicas de los Estados que forman parte del circuito económico que éstas construyeron después de la Segunda Guerra Mundial.

2.- Industria Automotriz en México. Sector estratégico de la economía en manos extranjeras.

El desarrollo de la industria automotriz a nivel mundial, como se ha visto, compone toda una serie de vicisitudes, tanto en los países en donde ésta ha crecido, como en los que se han visto limitados (rezagados) en ella. No obstante, su análisis es de profunda importancia en la actualidad para comprender todo un cumulo de cuestiones relacionadas con la economía, la política y la sociedad en sí. La vorágine que ha creado el concepto automotriz no solo revolucionó a la economía capitalista en su conjunto, sino que, además, delimitó los parámetros de la percepción de la vida contemporánea en más de una forma. Hoy día, aspectos relacionados con el estilo de vida, el éxito, el medioambiente y la innovación empresarial en todos niveles se ven de alguna u otra forma relacionados con este producto material.

Propiamente, después de la Segunda Guerra Mundial y hasta finales de la década de 1970, existió un periodo de bonanza económica gracias a la reestructuración del sistema capitalista en Bretton Woods, sin embargo, ello no fue suficiente para disimular las carencias estructurales de la economía de Occidente que ya se habían manifestado desde la Crisis de 1929.⁶⁸ Para hacer frente a este contexto, una nueva reestructuración del sistema capitalista debía de hacerse patente con el fin de que los nuevos paradigmas no dieran los mismos resultados en los que se incurrió anteriormente; la tecnología y la economía iniciarían este proceso junto con una nueva forma organizacional y productiva para el trabajo.

Por lo anterior, a comienzos de 1980, el retorno del liberalismo económico en su concepción “neo” permitió que las empresas maduras (las que se expandieron después de finalizada la Guerra) vieran al mundo como un gran mercado seleccionando, a su parecer, las necesidades elementales de la economía para desarrollar ampliamente sus negocios con laxas restricciones en los diferentes destinos en donde éstos fueran a terminar. Las empresas multinacionales y

⁶⁸ Véase: Hernández Sánchez, Alfredo, (Introducción) *La reforma a las instituciones financieras internacionales: los casos de los acuerdos de Bretton Woods (1994) y de Jamaica (1976)*, Tesina de Licenciatura, FCPyS-UNAM, México, 2013, pp. 4-8

transnacionales se colocaron en la cima de la economía mundial y con ello arrastraron a diversas economías nacionales en la dinámica del nuevo capitalismo de mercado.⁶⁹ En consecuencia, a nivel mundial aparecieron bloques económicos en las tres regiones con un mayor índice económico; en América del Norte, Europa y Asia, florecieron las nuevas condiciones de la economía mundial guiadas, al mismo tiempo, por algún país dominante con sus respectivos satélites, tal y como lo sugería la novedosa cadena de producción que se gestaría de la reestructuración económica.

Pese a que la llegada de esta industria a nuestro país fue un tanto tardía por las condiciones en que ésta se desarrolló, ello no ha sido un factor determinante para que actualmente sea considerada como una de las más importantes en la fabricación de vehículos y como uno de los motores del sector manufacturero en la economía nacional. Si bien es cierto que la llegada de la industria automotriz a México no fue por iniciativa de los particulares que crearon y perfeccionaron el motor de combustión interna, sí debe reconocerse el esfuerzo por parte de las autoridades mexicanas que intentaron desarrollar una industria similar a la existente en los países con un mayor desarrollo económico, especialmente después de la Revolución Mexicana, en la que la economía del país tuvo un amplio abandono al margen del conflicto armado.

Desde esta perspectiva, el estudio de la industria automotriz en México representa toda una gama de oportunidades para comprender en buena medida el desarrollo industrial de nuestro país en general y, en particular, para conocer la evolución de este importante sector de la economía internacional, así como para vislumbrar el futuro del mismo en los próximos años. Lo anterior no es para menos, pues de acuerdo a cifras de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) este sector industrial representa el 3.9% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional y el 19.6% del PIB manufacturero, sin mencionar que es responsable de la generación de alrededor de 900,000 empleos directos en el país.⁷⁰ Se puede entender con ello el papel que tiene el país respecto a otros que también forman

⁶⁹ Véase: Robinson, William, *Op. Cit.* p.47-49.

⁷⁰ Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), cifras disponibles en línea, dirección URL: www.amia.com.mx, Consulta: 23 de diciembre de 2017.

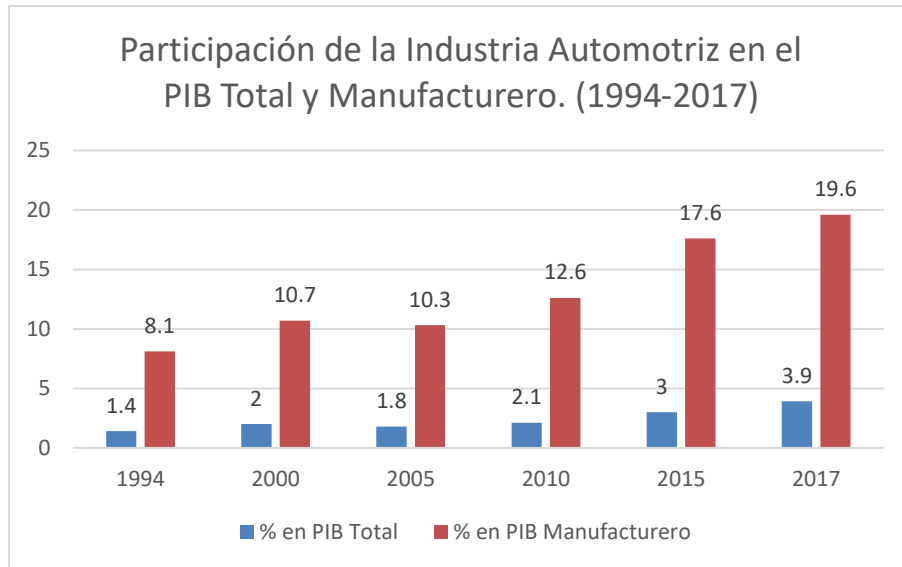
parte de este circuito transnacional y con ello medir el potencial de esta industria al interior de la nación considerando los factores y elementos que se inscriben en este marco de referencia económica.

Es preciso destacar que la industria automotriz en México se encuentra dividida entre la producción de vehículos ligeros y vehículos pesados, además de la fabricación de autopartes que, aunque no representa un porcentaje exorbitante dentro de los parámetros de producción internacional, sí ha desarrollado un papel dinámico y creciente a partir de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994. La contribución de las dos primeras ramas al Producto Interno Bruto (PIB) representaba antes de 1994 solamente el 1.4% del total y el 8.1% del PIB manufacturero.⁷¹ Como se señala en la gráfica 2.1, desde entonces las aportaciones de este sector han incrementado significativamente dentro del PIB total y manufacturero gracias a la inserción de la industria en el mercado externo, así como su integración a las cadenas globales de valor, lo que hasta el cierre de 2017 ha permitido que la participación de la industria haya crecido 2.5 % en el PIB total y 11.5% en su correspondiente manufacturero.

En lo que refiere a la generación de empleo, de 1994 a 2014 la ocupación dentro del sector automotriz ha aumentado progresivamente, pues como se muestra en la tabla 2.1, el personal ocupado en esta actividad incrementó un 0.23% en este periodo de 20 años. Es de resaltar, en ese mismo sentido, que la población económicamente activa ocupada en el sector manufacturero también incrementó sustancialmente a partir de 1994, pues de un total de 11.50% de personal ocupado en este sector económico, para 2014 se alcanzó un 13%, un incremento de 1.50% una vez que México se adentró en la cadena de valor regional que representa el TLCAN.⁷²

⁷¹ S/A, *La Industria Automotriz en México y el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN)*, artículo disponible en línea: <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/boleco/2017/becefp0072017.pdf>, Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, Cámara de Diputados, Boletín: Sector Industrial, 2017, Consulta: 27 de diciembre de 2017, 23:40 hrs.

⁷² Véase: Rodríguez Peralta, Carlos Mario, *Op. Cit.*, p. 65.



GRÁFICA 2.1. Participación de la Industria Automotriz en el PIB Total y Manufacturero en México, (1994-2017).

Elaboración propia con base en datos del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas-Cámara de Diputados (2017).

Es así que dentro de este capítulo se expondrá cómo el avance de la industria automotriz en México se ha mantenido estrechamente ligada con la expansión de las empresas transnacionales del sector junto con las políticas gubernamentales que se han creado con el fin de alcanzar un mayor desarrollo industrial al interior del país. Respecto a estas últimas, podremos identificar claramente dos etapas en el devenir del sistema económico internacional y local que han delineado las pautas para la conformación de la industria automotriz en México, a saber, la industrialización vía sustitución de importaciones y la que corresponde al neoliberalismo. Por último, se observará cómo después de haber mantenido un crecimiento sostenido en las décadas de 1960 y 1970 la industria de los automotores entra en una etapa de crisis dadas las condiciones económicas que se vivieron después de 1982 y cómo es que las medidas adoptadas por los gobiernos del país, en adición con las generadas al interior de cada una de las ensambladoras, llevaron a un proceso de reestructuración logrando con ello posicionar a la industria como una de las más competitivas a nivel mundial.

PERSONAL OCUPADO DENTRO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1994-2014)		
AÑO	INDUSTRIA MANUFACTURERA	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
1994	11.50%	1.20%
1995	11.21%	1.18%
1996	11.60%	1.25%
1997	12.15%	1.35%
1998	12.32%	1.43%
1999	12.48%	1.47%
2000	12.82%	1.57%
2001	12.25%	1.49%
2002	11.53%	1.47%
2003	14.57%	1.58%
2004	14.44%	1.58%
2005	14.42%	1.60%
2006	14.06%	1.60%
2007	13.55%	1.58%
2008	12.92%	1.46%
2009	12.04%	1.11%
2010	12.11%	1.15%
2011	11.93%	1.26%
2012	12.15%	1.33%
2013	12.73%	1.39%
2014	13.00%	1.43%

TABLA 2.1 Personal ocupado dentro de la industria automotriz (1994-2014).
Elaboración propia con base en datos de Carlos Mario Rodríguez (2012) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI (2014).

2.1. Antecedentes de la Industria Automotriz en México.

Dentro de un marco general, los antecedentes de la industria automotriz en el país pueden datarse desde 1925, año en que arribó la primera armadora internacional (Ford) al país hasta los años más recientes de reestructuración económica y organizacional de las empresas del sector, sin embargo, para fines metodológicos, este no será un recuento histórico de la presencia de los automóviles en México, sino que se realizará un análisis construido a partir de las etapas más importantes

que marcaron a la industria automotriz a nivel mundial con el fin de identificar sus repercusiones en la organización de la misma industria y economía nacional. La propuesta de una periodización para este sector nace de los aportes realizados por Vecencio (2007); Ochoa (2005); Arteaga (2003); Carrillo y Ramírez (1997) y Gutiérrez (1987), quienes, pese a sus diferencias en cuanto a los años de periodización, brindan un marco general que permite analizar y sintetizar clara y profundamente los rasgos predominantes que han marcado a la industria automotriz en México.

De igual manera, esta propuesta incorpora una serie de dimensiones que, por sí mismas, constituyen un eje de análisis sobre el comportamiento de la industria automotriz en México y que metodológicamente establecen el contexto idóneo para realizar un análisis concreto de este sector industrial desde su implantación y posterior desarrollo a lo largo de noventa años de existencia. La utilidad de esta periodización radica en el hecho de que podremos comparar los alcances de las capacidades de cada una de las firmas internacionales para hacer frente a los cambios que se han propuesto para la misma industria junto con su respectiva adaptación en las políticas públicas del país hasta que asistimos a la entrada de la globalización, en donde se incorporan nuevos conceptos de administración y tecnología que tendrán diversos efectos, tanto positivos como negativos, al interior de la organización económica nacional.

Como un primer punto, dentro de este análisis podremos entender cómo es que influyó que el proceso de producción del automóvil en el país se realizara a “la inversa” (comenzando con el ensamble del vehículo y terminando, en las últimas décadas, en la fabricación de motores y transmisiones), pues esta es una de las características que terminó por marcar el desarrollo de la industria automotriz al incidir directamente en la concepción de las diferentes armadoras en el método de producción que implantaron en el país a diferencia de como lo habían hecho en sus lugares de origen. Al respecto, es importante mencionar que si bien las estructuras políticas y económicas no brindaban muchas oportunidades a los empresarios que se establecieron en un principio, los resultados de la industria automotriz en el mediano plazo abrían la posibilidad de que el sector fuera cubriendo diversas áreas

que no fueron atendidas en su momento como la expansión de la red industrial a lo largo y ancho del país y la propia fabricación de vehículos cien por ciento mexicanos.⁷³

Asimismo, se considerará tanto el cambio de la política industrial como el del marco legal en donde las legislaciones y las leyes existentes para este sector fueron representando diferentes contextos de la realidad económica nacional que, a su vez, fue reflejo de los impactos de la estructura internacional bajo la cual emergieron diversas regulaciones en materia automotriz. Dichas regulaciones, que parten de un marco laxo de referencia hasta la especialización de la industria, expresaron diferentes niveles de intereses entre quienes las pactaron dentro de la definición de una política de estímulo y promoción al desarrollo de este importante sector en el país. Desde los acuerdos entre el gobierno, las empresas transnacionales y los propios trabajadores de la industria automotriz, las legislaciones en la materia son el resultado de un conjunto de iniciativas que trataron de consolidar al país como una de las potencias en la producción –manufactura– de vehículos en la región. La creciente intervención de los gobiernos de la República representó, también, los esfuerzos por mantener y propiciar una mayor integración industrial que, a la posteridad, solo servirían como mecanismos aglutinadores de la globalización y de la integración regional en este campo de la producción capitalista.

Otro punto a destacar consiste en este aumento de la participación del Estado como agente conductor y regulador del desarrollo interno del país hacia el periodo que conocemos como Sustitución de Importaciones, pues dentro de él, la promoción de la diversificación industrial en México fue vista como uno de los motores de la economía al apoyar con subsidios, terrenos y la infraestructura necesaria para que las industrias armadoras aprovecharan las ventajas competitivas que empezaron a crecer en ese entonces y que en buena medida explican el éxito de la manufactura en general dentro de la economía. En este sentido sería una omisión no mencionar el hecho de que si bien esta diversificación industrial estuvo en un principio alimentada por el optimismo del Estado, lo cierto es que la ubicación geográfica de

⁷³ Véase: Arteaga García, Arnulfo, *Integración Productiva y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México*, Plaza y Váldes Editores-UAM-Iztapalapa, México, 2003, pp. 19-23.

la misma tuvo que limitarse a los grandes polos urbanos como la Ciudad de México y, posteriormente, en las áreas conurbadas al centro y norte del país, en donde debemos resaltar el papel de la franja fronteriza que se ha convertido en una inmensa red industrial por los bajos costos que significa la exportación hacia los Estados Unidos.⁷⁴

Por último, veremos cómo la tecnología va evolucionando dentro del sector en relación directa con el cambio en los métodos de producción y en las transformaciones de los mismos procesos en la fabricación de vehículos. Los diferentes esquemas tecnológicos se ven materializados en el diseño de las Plantas y en los flujos productivos dentro de cada una de ellas, en el aprovechamiento de la energía, la maquinaria, el equipo y a los propios productos que ahí tienen lugar. Es verdad que, desde su implantación en el país, la industria manufacturera en cuanto a tecnología ha dependido de un paquete de importaciones con cierta obsolescencia física –mas no técnica en términos de los patrones internacionales– que impedía que la producción mexicana pudiera ser competitiva en los mercados extranjeros pero no dentro de las economías protegidas y de baja escala en donde los criterios de competencia no estaban basados en las tendencias de los países industrializados, en donde la producción en masa y los procesos de modernización eran una constante. Actualmente, la tecnología de la industria automotriz se caracteriza por ser de la misma o mejor calidad que la de los estándares internacionales más avanzados, lo que le permite al sector ser uno de los más productivos de acuerdo a la escala internacional y uno de los más competitivos a nivel mundial.

Es de esta manera que podemos comprender cómo ha ido evolucionando la industria automotriz en México desde un enfoque holístico e integrador de los elementos más importantes que le han dado vida a lo largo de su existencia en el país. El análisis realizado desde el agotamiento de una estrategia industrial limitante de las importaciones hasta una política de promoción de exportaciones que se finca en los avances organizacionales, tecnológicos y productivos nos permite visualizar

⁷⁴ Véase: Küsel, Corinna, “La calidad tiene prioridad Número 1. Restructuración del proceso de trabajo e inducción de conceptos japoneses de organización en la industria automotriz mexicana”, en Carrillo, Jorge, *La nueva era de la industria automotriz en México*, El Colegio de la Frontera Norte, 1990, p.183.

al sector dentro de otra perspectiva que debería de abrir el camino hacia una prospectiva que sea más incluyente con el espacio y la oportunidad que hoy se presenta, pues la simple estimulación de la inversión extranjera y la operación abierta de las armadoras transnacionales limitará las oportunidades y el potencial del país para responder a las exigencias de la economía global y, sobre todo, a las impuestas por la integración de América del Norte desde la entrada en vigor del tratado de libre comercio.

2.1.1 Primer periodo (1925-1963). El ensamblaje para el mercado interno.

Como un primer acercamiento a los albores de la industria automotriz en México, es menester presentar este primer periodo como el enlace directo entre los antecedentes y las características más importantes dentro del desarrollo del sector, mismo que como se verá más adelante, determinó en buena medida el papel que jugaría el país dentro del circuito internacional en este rubro. De manera particular, dentro de este periodo analizaremos la concentración de las empresas automotrices en el ensamblado de vehículos, el último proceso en la cadena de producción automotriz.

Propiamente, la expansión de la industria automotriz en México comienza con el establecimiento de una empresa que va a dominar tanto el mercado como los medios de producción existentes a lo largo de toda una década. La llegada de Ford Motor Company en 1925⁷⁵ a nuestro país representó no solo un comienzo dentro del comercio internacional e intrarregional, sino que fungió como un hecho representativo de lo que sería una característica común entre los diversos países de América Latina que viraron a nuevos escenarios dentro de la competencia inicial de las empresas transnacionales. No es hasta el 23 de septiembre de 1935 que se establece en territorio nacional General Motors de México⁷⁶ seguida de diversas

⁷⁵ Para una mayor referencia de la historia de Ford en México, véase la página electrónica de la compañía, dirección URL: <http://www.ford.mx/ftd/acerca/compania> Consulta: 17 de Mayo, 2016.

⁷⁶ Para una mayor referencia de la historia de General Motors en México, véase la página electrónica de la compañía, dirección URL: <http://www.gm.com.mx/80conmexico> Consulta: 17 de Mayo, 2016.

empresas norteamericanas, europeas y mexicanas que en conjunto comenzaron a enfocarse en las operaciones correspondientes al ensamble de vehículos con la mayor parte de sus componentes y materiales de procedencia extranjera, tendencia que se mantuvo hasta prácticamente mediados de la década de 1960.

Desde un punto de vista industrial, la llegada de estas empresas en las décadas de 1920 y 1930 representó una situación recurrente dentro de la diversificación productiva basada en el desarrollo de las distintas ramas de la producción fuera de las matrices en donde surgieron los productos finales. Para el caso de la industria automotriz, su implantación en México a través de distintos canales de inversión transnacional no correspondía del todo a la evolución endógena del aparato productivo nacional. Lejos de ser un proceso de la ampliación de las muy variadas etapas de la producción, cuyas características y complejidades responden a diferentes niveles de especialización industrial, con la llegada de las firmas antes mencionadas se acude a un proceso de determinación manufacturera cuya esencia radica en las matrices externas y que, en conjunto desarrollan la creación de un producto sofisticado y complejo como es el caso del automóvil.

Este proceso implantado desde el exterior a partir de la fase de producción de menor complejidad técnica y científica cuyos requerimientos utilitarios tomando como base la mano de obra se convirtió en el rasgo más importante de este periodo. El ensamble de vehículos, la última fase del desarrollo industrial automotriz, fue entonces la actividad económica por excelencia en torno a la que giraban diferentes maneras de organización laboral, educativa e incluso social por la manera en concebir en principio las funciones de la industria automotriz desde que finalizó la Revolución Mexicana.⁷⁷ No es hasta décadas más tarde que las empresas del sector comenzaron a añadir otras fases con un mayor contenido y complejidad tecnológica, sin embargo, es de resaltar que dichas adecuaciones al proceso no tuvieron como origen el desarrollo interno de la industria local, sino que tuvieron que adaptarse a los requerimientos de las matrices en el extranjero.

Particularmente, la ampliación de las operaciones de la industria en el país se realizó bajo el marco de diversas negociaciones entre las administraciones

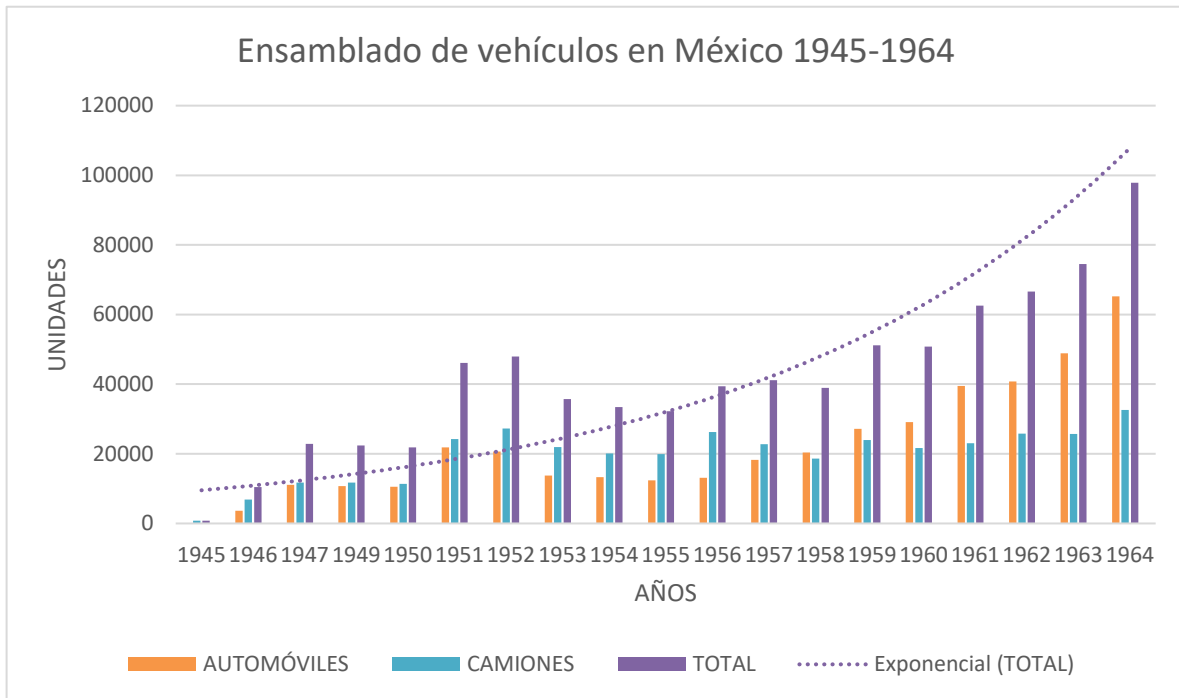
⁷⁷ Véase: Arteaga García, Arnulfo, *Op., Cit.*, p. 53-61.

gubernamentales quienes veían en la industria un elemento de reconstrucción nacional y la estructura representativa del sector automotriz que obviamente ansiaba satisfacer las demandas de producción que se establecían fuera de las fronteras nacionales. Al respecto y de acuerdo con Arteaga, es importante destacar los factores internos que conllevaron la implantación de las empresas extranjeras en suelo mexicano, mismos que son de particular interés si los contrastamos con los factores que hoy por hoy mueven a la industria en el país; éstos son: “la existencia de una estructura económica que ya contaba con las fases y la infraestructura para un proceso de industrialización, reducción de aranceles y de impuestos, obtención de crédito más barato que en Estados Unidos, un bajo precio en la mano de obra...y bajos costos de transporte para el traslado de vehículos desarmados.”⁷⁸

Una vez que se asiste al periodo pre bélico y, años más tarde, a la contienda abierta de la Segunda Guerra Mundial, la actividad de la industria automotriz en México registró un notable descenso debido a que las firmas del sector redujeron las exportaciones de automóviles desarmados que generalmente se realizaban desde el país, ya que de 13,888 unidades que se ensamblaron en 1941, para 1945 solo se registraron 822 camiones,⁷⁹ además de que se vieron obligadas a transformar sus diferentes plantas productoras orientadas originalmente hacia la economía civil a una de guerra, con delicada especialización en la fabricación de armamento y vehículos propios de la industria militar. Como se muestra en la gráfica 2.2, una vez terminado el conflicto y hasta 1964, la industria en el país registró nuevamente un incremento en los volúmenes de producción, pasando de los 822 camiones a casi 100,000 unidades (automóviles en su mayoría) lo que a su vez trajo consigo un aumento exponencial de las ventas, el empleo y las importaciones.

⁷⁸ Arteaga García, Arnulfo, *Op., Cit.*, p. 72.

⁷⁹ *Ibid.*, pp. 72-73.



GRÁFICA 2.2. Ensamblado de vehículos en México de 1945 a 1964.

Elaboración propia con base en Arteaga (2003) y Estadísticas Históricas de México, Tomo II, INEGI-INAH (1990).

Este incremento en la producción automotriz se dio gracias al mismo proceso de industrialización que se vivía en el país derivado de las ganancias que dejaba el petróleo como una de las materias primas de exportación por excelencia en aquel entonces. Gracias a las acciones emprendidas desde el Estado comandado por Lázaro Cárdenas, se pudo reducir la brecha entre una economía agrícola a una economía semi-industrializada que implicó un ajuste en la distribución en la cadena de suministro y el transporte de las mercancías, la ampliación de la infraestructura en transporte y la cada vez más constante aglutinación de las ciudades que conformaban el círculo del desarrollo capitalista de la época. Este incremento en el flujo de personas y de mercancías hizo posible que la industria automotriz aprovechara la oportunidad para proveer al público medios de transporte eficientes para trasladarse de su residencia a su lugar de trabajo, mientras que a la clase con mayor índice de ingresos le permitió adquirir vehículos que hasta antes de la guerra se producían solamente para la exportación.

Algo que debemos de rescatar de este periodo en donde la economía de guerra exigió que las automotrices viraran la producción hacia las necesidades de los gobiernos aliados –estadounidense principalmente– es que el descenso de las importaciones permitió el acceso y la proliferación de diferentes empresas “mexicanas” de autopartes al mercado automotriz. La producción de las mismas estaba orientada prácticamente al sector de reposición de refacciones con bajo contenido tecnológico. Una vez que se restablecieron los márgenes de la importación como se muestra en la tabla 2.2, las diversas administraciones gubernamentales en el país diseñaron una política de corte proteccionista en un intento por promover la disminución del déficit comercial generado por el ingreso de autopartes extranjeras.

COEFICIENTE DE IMPORTACIÓN DE UNIDADES	
PERIODOS	COEFICIENTE
Antes de 1925	100.00%
Década de los 40	45.30%
Década de los 70	8.80%

TABLA 2.2. Coeficiente de importación de unidades (automóviles y camiones).

De 1941 a 1949 la producción interna de automóviles y camiones fue de 98,891 unidades en tanto que se importaron 81,840.

De 1970 a 1979 la producción nacional fue de 3,057,661 unidades y las importaciones sumaron 295,846 autos y camiones⁸⁰.

Elaboración propia con datos de Sosa (2005) y Pincolini (1985).

A comienzos de la década de 1950, la integración de componentes mexicanos en los vehículos de las armadoras transnacionales apenas llegaba al 30%⁸¹, por lo que encarar este déficit se volvió sumamente complicado y no se lograba revertir el impacto en la balanza comercial, algo que se mantuvo

⁸⁰ Sosa Barajas, Sergio W., *La Sustitución de Importaciones en el crecimiento económico de México*, Edit. Tlaxcallan, México, 2005, p. 194.

⁸¹ Resulta de cierto interés el análisis de Víctor Saavedra en torno de la producción automotriz en este primer periodo, pues enfatiza la importancia del sector de autopartes en México desde su inicio a través de la necesidad de construir un mercado interno sólido para el desarrollo sostenido del sector automotriz, particularmente en el de autopartes. Saavedra González, Víctor, *Importancia y perspectivas de la Industria Automotriz ante el tratado trilateral*, Tesis de Licenciatura, FE-UNAM, México, 2001.

tendencialmente al alza hasta el primer decreto oficializado a principios de los años sesenta. Lamentablemente, como se verá más adelante, este ordenamiento no fue capaz de modificar dicha tendencia. Cabe destacar que si bien existían empresas provenientes de Europa y Asia, la presencia de las automotrices norteamericanas, a partir de entonces, comenzó a destacar no solo por sus prácticas a lo largo de treinta años de historia en el país, sino porque el patrón de consumo estadounidense se orientaba predominantemente a la adquisición de vehículos de gran cilindrada y bajo rendimiento, lo que se conocería poco después como el modelo americano que estandarizaba el uso del automóvil como algo común entre la población.⁸²

Un aspecto de importante trascendencia fue que mientras las economías de escala a nivel mundial producían entre 200 y 300 mil vehículos, en México las empresas transnacionales no plantearon la posibilidad de construir una infraestructura de producción en masa como lo hicieron en las economías desarrolladas. Este aspecto deriva no tanto de necesidad de darle forma a una planta productiva de vanguardia, sino porque la demanda del mercado interno era bastante restringida en comparación con los países que demandaban una cantidad importante de automóviles para servicio de la población en general. Siguiendo por este camino, se debe mencionar que las restricciones del mercado interno fueron propiciadas en buena parte por los acuerdos entre el gobierno y las firmas ensambladoras con el fin de preservar el mercado para estas últimas y con ello eliminar la débil competencia que comenzaba a proyectarse con las empresas europeas y asiáticas. Por último, hay que resaltar que la concentración del capital y del trabajo en la zona centro del país (Distrito Federal primordialmente) reforzó la orientación de esta industria a basar su desarrollo y su desempeño al margen de las exigencias de la productividad media en torno a los países en desarrollo.⁸³

La conformación de este patrón dentro de la producción de vehículos, además, se vio acentuada por un marcado incremento de la productividad que permitió importar maquinaria obsoleta de las llamadas economías centro del sector

⁸² Véase: *Ibid.*, pp. 32-35.

⁸³ Véase: Camarena Luhrs, Margarita, *La Industria Automotriz en México*, Cuadernos de Investigación Social, Instituto de Investigaciones Sociales (IIE)-UNAM, 1981, pp.20-24.

pero que para los niveles de producción del país bastaban para mantener la media de producción dentro del territorio nacional. Para finales de la década de 1950 y principios de 1960 la industria automotriz en México se caracterizó, entonces, por importar tecnología de producción obsoleta; mantener un margen de productividad apenas dando la media internacional dentro de países en desarrollo y semi-industrializados y; un alejamiento de la política estatal hacia la misma industria, lo que le permitió crecer con mayores apoyos del exterior e implantar un sistema de acaparamiento de un mercado que se encontraba saliendo de una profunda crisis estructural dentro de la economía y la sociedad misma.

La manera en que se conforma este patrón de dependencia, según Benett y Sharpe, radica en tres elementos fundamentales:

- 1- Tecnología y diseño de autopartes provenientes del exterior, el grado de diferenciación del producto y cambio anual de modelos en los vehículos.
- 2- Limitación de la industria. La producción de vehículos dependía en gran medida de los componentes que provenían del exterior con una modesta aportación de autopartes mexicanas.
- 3- El automóvil en México comenzó a venderse como un producto suntuario, al que solo una pequeña parte de la población tenía acceso, mientras que en las economías centro constituía un bien de consumo de masas.⁸⁴

Como se aprecia, este primer esbozo en torno a la sustitución de importaciones para la industria mexicana, en general, no se logró consolidar dentro de la industria automotriz, ya que el resultado no fue el esperado para fortalecer el aparato productivo netamente nacional. Tal como lo plantea Francisco Dávila “México no se caracterizó por tener un avanzado (sic) nivel de desarrollo tecnológico durante el inicio de la sustitución de importaciones, ni se preocupó por alcanzarlo durante la primera etapa de este modelo económico, se limitó a importar maquinaria, muchas veces vieja e ineficiente para poder seguir

⁸⁴ Traducción propia de Bennet Douglas y Kenneth Sharpe, *Transnational Corporations versus the State: The Political Economy of the Mexican Auto Industry*, Princeton University Press, Estados Unidos, 1995, pp. 77-78.

industrializándose.”⁸⁵ En esta primera etapa de sustitución de importaciones y de un primigenio desarrollo de la industria automotriz en México, los bienes que se intentaron sustituir eran precisamente aquellos que requirieron de un volumen exponencial de importaciones para intentar recrearlos internamente en el corto plazo, lo que no sucedió del todo.

No fue hasta la segunda mitad de la década de 1950 que la producción interna de vehículos comenzó a desplazar a las importaciones como principal fuente de abastecimiento para la segregada y particular demanda nacional de los mismos. Este cambio en el patrón de producción se dio, no obstante, por dos hechos que marcarían un viraje como tal en el desarrollo de la industria en el país. El primero de ellos surge como resultado de la “nueva” política de sustitución de importaciones emprendida por el Estado a comienzos de la década en donde se había creado una planta productiva más extensa y diversificada que a la postre permitía hacer frente a procesos productivos con un mayor grado de complejidad y, el segundo, deviene de un “recorte” de los recursos destinados a la importación de manera gradual y en relación directa con el afianzamiento de la propia industria en el país.

Poco a poco la organización del sector automotriz se fue convirtiendo en palanca de la organización económica dentro de México y un claro ejemplo de ello es que ya a comienzos de 1960 por medio de diversos oficios circulares el Estado mexicano determinó los materiales y componentes de origen nacional que debían incorporarse a la fabricación de vehículos. Sin embargo, como veremos en el segundo periodo de este desarrollo de la industria, a finales de esta misma década el dinamismo de la industria aún seguiría transfiriéndose al exterior sin importar las medidas de la administración gubernamental y continuando con los desequilibrios en la balanza de pagos, lo que más adelante motivaría una actitud más organizada dentro de la administración estatal para hablar como tal de un segundo eslabón en la construcción de una industria robusta en el país.

La llegada de Adolfo López Mateos a la presidencia de la República traería consigo uno de los impulsos más grandes de la industria en el país hasta ese

⁸⁵ Dávila, Francisco, *Del milagro a la crisis: la ilusión, el miedo y la nueva esperanza. Análisis de la política económica mexicana 1954-1994*, Colección Fontamara, México, 1995, p. 49.

momento. Se puede decir que parte del mismo se anclaba a la influencia del pensamiento desarrollista que imperaba en aquellos años en América Latina y que concebía el tránsito de una industria fragmentada en diversas firmas transnacionales dedicadas al ensamble o a la importación directa de automóviles en otra más eficiente y de propiedad mayoritariamente mexicana. Las expectativas de este gobierno en particular radicaban en la idea de que al igual que como se había hecho en los países industrializados, en México se constituyera una rama manufacturera que estimulara gran parte de la economía nacional a partir de un encadenamiento productivo cada vez más extenso, profundo y complejo en su construcción.⁸⁶

En este punto es importante mencionar que, con el pasar de los días, se notó un amplio incremento en el rechazo de las empresas automotrices a las ideas del pensamiento desarrollista, pues dentro de sus objetivos globales no se encontraba la promoción de la industrialización y el crecimiento económico de las economías de los países semindustrializados que hasta el momento fungían como los anfitriones de su producción. No obstante de ello, la organización del Estado poco a poco introdujo un rango de actividades dentro de la producción que incluía la fabricación de componentes, ensamble de productos terminados, distribución, mercadeo, diseño e investigación en desarrollo tecnológico. En suma, las restricciones del gobierno para las firmas transnacionales representaban cuantiosas inversiones así como el desarrollo de capacidades directivas y gerenciales a nivel local ya que estos recursos no eran del todo abundantes dentro del país al igual que las materias primas y los componentes suficientes para el armado de vehículos cien por ciento nacionales; la negociación con las empresas del sector en este sentido fue un tanto más áspera ya que éstas no pensaban impulsar la economía local a cambio de solo mantenerse dentro de un mercado con “expectativas” de crecimiento.

Un caso particular es el de las empresas Ford y General Motors, pioneras del automóvil en el país desde su llegada, quienes se oponían a la “tropicalización” de la industria automotriz en México, particularmente en las medidas correspondientes

⁸⁶ Véase: Krauze, Enrique. *El sexenio de López Mateos*, Edit. Clío, México, 1999, pp.46-49.

al número de modelos producidos por empresa y a la estandarización de las autopartes. A consideración de estas y otras empresas transnacionales, el hecho de que otros actores capitalistas participaran de lleno en la producción de vehículos representaba una desventaja para competir a nivel local con un mercado ampliamente fragmentado. Sin embargo, tampoco quisieron perder el apoyo del Estado a través de un sin número de facilidades como lo eran los subsidios a la inversión, a los impuestos y a proyectos de infraestructura.⁸⁷ Este enclave de intereses encontrados fue la base para construir la segunda etapa del desarrollo de la industria automotriz en México.

Para concluir este primer periodo se puede mencionar que, en realidad, el Estado careció de medios y de recursos para mantener una política industrial sostenida dentro del sector que le permitiera desarrollar las bases nacionales suficientes para hacer de éste el sector económico-manufacturero por excelencia para el país y que al mismo tiempo encaminara los propósitos y los objetivos de las automotrices transnacionales. A lo que realmente condujeron las políticas del periodo fue a una adecuación por parte del mismo Estado a las condiciones que establecieron las transnacionales para el mercado a pesar de que este proceso estuvo marcado por una serie de vaivenes entre ambas partes derivados de las distintas condiciones económicas que se propiciaron en el mundo en general. La conjunción del arribo de la industria automotriz y de los esfuerzos que comenzaron a desarrollarse por parte de las diversas administraciones públicas para “mexicanizarla” es lo que comprende este primer punto de la periodización en el desarrollo de la industria automotriz.

En el siguiente periodo se mostrará con un mayor detenimiento los hechos dentro de la industria que derivaron de “el desarrollo estabilizador”, mismo que se constituiría en la continuación del desenvolvimiento de la industria nacional a partir de la sustitución de importaciones con un mayor contenido tecnológico, lo que se aproxima a los bienes de consumo durables y ya no solo a los de consumo inmediato y de contenido tecnológico elemental.

⁸⁷ Arteaga García, Arnulfo, Op., Cit., p. 87.

2.1.2 Segundo periodo (1964-1976). La fabricación de motores y la distribución de vehículos en el mercado interno.

La conjunción de los elementos que se pudieron apreciar en el primer periodo de la industria automotriz en México condujo a que el Estado, en 1962, emitiera un Decreto para prohibir la importación de motores, tanto para vehículos como para camiones, así como de conjuntos mecánicos para su uso o ensamble (autopartes) a partir del 1º de Septiembre de 1964.⁸⁸ Este instrumento tenía por objetivo el que las firmas transnacionales en el país comenzaran a sustituir las importaciones de dichos bienes para reducir el déficit de la balanza comercial en este renglón y a elevar, cuando menos, en un 60% el nivel de integración del sector con la economía y la industria nacional.

Entretanto, existieron diferentes empresas, entre ellas algunas de capital mexicano, que no fomentaron ni formularon los programas de sustitución exigidos debido a que no se encontraban en condiciones de realizar las inversiones necesarias para hacer frente al nuevo panorama dentro del sector y, como consecuencia, abandonaron el mercado mexicano.⁸⁹ Una de las primeras consecuencias de lo anterior fue que el mismo Estado indujo un proceso de centralización del capital en el que las empresas norteamericanas mejor posicionadas (*The Big Three*) fueron las más favorecidas.⁹⁰

Propiamente, este periodo se caracteriza por la incorporación de nuevas fases dentro de la fabricación de vehículos y el núcleo productivo de toda la red industrial que abarcaba el sector. Las empresas que lograron cerrar filas dentro de

⁸⁸ Véase: *Diario Oficial de la Federación*, sábado 25 de agosto de 1962.

⁸⁹ De 19 empresas quedaron solo 7: (sic) Ford, General Motors, Fábricas Automex (Chrysler), Willy –Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), Disel Nacional (Fiat, Renault), Promexa (VW) y Nissan. Rodríguez Peralta, Carlos Mario, *Op. Cit.*, p. 48.

⁹⁰ Si bien durante la década de los años sesenta el Estado pretendía consolidar su carácter rector en el proceso de industrialización del país, a partir del Decreto de 1962 las empresas automotrices más importantes se vieron favorecidas, ya que contaron con una política proteccionista que les permitió tener un mercado cautivo, reducción de aranceles de importación de partes y componentes, y transferencia de paquetes tecnológicos hacia México (que para las empresas representaba la posibilidad de reciclar equipamiento desechado en sus países de origen) y reducción o eliminación de impuestos por la fabricación de vehículos; todo lo anterior permitió crear las bases para el despegue de la industria automotriz y un crecimiento relativamente acelerado en las dos décadas subsecuentes. Arteaga García, Arnulfo, *Op. Cit.*, p. 88.

los nuevos requerimientos del Estado aprovecharon su posición para ganar el terreno que otras habían dejado al marcharse del país y con ello construir alrededor de las firmas transnacionales una gradual expansión de los alcances de estas últimas en el mercado interno. Algunos de los procesos que se integraron en este periodo y que resaltan por mantenerse constantes hasta nuestros días son la fundición, el maquinado y el ensamble final de los motores. Todo ello, coincidió con el interés del Estado por frenar y disminuir la salida de divisas derivada de las importaciones y como base de una política de industrialización por medio de la sustitución de importaciones.

Este Decreto de 1962 es en sí la piedra angular sobre la que se desarrollaría la evolución de la industria automotriz en los próximos veinte años, además de que se perfilaría como una de las políticas de mayor contraste que se emitirían a mediados de la década de 1980 dentro de la etapa de la Globalización. El hecho de que las empresas transnacionales tuvieran que presentar programas sobre las partes que fabricarían, así como aquellas que serían importadas representaba un punto de quiebre para lo que se había visto dentro del sector hasta entonces. No obstante, sin que se deba de considerar como un factor determinante en la posterior evolución de la balanza comercial del país, este mecanismo junto con los que anteriormente se habían desarrollado para regular la industria automotriz, permitieron el manejo laxo de los criterios de aplicación de la política de sustitución, lo que a la postre derivaría en los fenómenos que querían revertirse con su aplicación,

Como tal, los objetivos propuestos en el Decreto plantearon la necesidad de realizar cuantiosas inversiones en el sector tanto para impulsar el crecimiento y la diversificación de la industria nacional de autopartes, como para la apertura y el funcionamiento de nuevas plantas en la industria terminal que comenzaban a construirse en los estados aledaños al Distrito Federal. El advenimiento de mayores inversiones y la deslocalización geográfica de la industria terminal son elementos que incidieron directamente en la reorientación del crecimiento de la industria automotriz para consolidarse en la década de los años setenta como uno de los sectores más prominentes de la economía nacional, lo anterior por considerarla

como una actividad en donde la tecnología utilizada se encontraba por encima de la media que prevalecía en el sector manufacturero, por generar empleos de forma directa e indirecta y por su elevada participación en el PIB nacional.

El ocaso de la economía en lo general y de la industria en lo particular, ocurre una vez que llega la crisis de 1976 y 1977 derivada de la primera devaluación del peso frente al dólar y que, a su vez, puso fin al *desarrollo estabilizador* que vivió el país desde 1954. Los factores que explican esta baja en la actividad industrial radican en la devaluación que elevó el precio de las importaciones en los insumos para la producción (lo que al mismo tiempo elevaba los costos de producción) y la contracción de la demanda derivada del ascenso de la inflación junto con una pérdida real del poder adquisitivo de la población; una crisis general que impactó a todos los sectores sociales y económicos del país que durante estos años alcanzó su máxima expresión.⁹¹

No obstante, al año siguiente, en donde México se incorpora al conjunto de potencias exportadoras de petróleo, el ramo de la industria automotriz retomó su crecimiento como resultado del incremento de las divisas generadas por la exportación de crudo. “El enorme flujo de recurso, que sólo en 1981 alcanzó 16 mil millones de dólares, se agregó el proveniente de los préstamos de la banca internacional. Esta dinámica jugó un papel determinante para que se diera un auge general de la actividad económica y particularmente de la industria automotriz.”⁹²

La extensión de los beneficios de corto y mediano plazo que trajeron las políticas del modelo de sustitución de importaciones entre las capas medias de la sociedad mexicana permitió también el asentamiento de la industria automotriz en México y la expansión del sector manufacturero en general, al que en su conjunto se le otorgaron la mayoría de los estímulos fiscales para contribuir en su inmediato desarrollo dados los beneficios que aportaba a la economía del país. Con ello, la mayoría de las inversiones extranjeras en territorio nacional se vieron favorecidas con el fin de consolidar el aparato industrial que terminaría por decantar la actividad económica más dinámica del país desde entonces. Como se observa en la tabla

⁹¹ Véase: *Ibíd.*, p. 91.

⁹² Ramírez de la O, Rogelio, *De la Importación al Fracaso*, Centro de Ecodesarrollo-Océano, México, 1983, p. 160.

2.3, desde 1976 el *top ten* de las inversiones en la industria automotriz estaba concentrada en manos extranjeras con excepción de Diesel Nacional, que se posicionaría como la tercera empresa mexicana líder pero que, con el pasar de los años, como se verá más adelante, terminó cediendo a la transnacionalización del sector.

POSICIÓN	EMPRESA	CAPITAL (MMD)	PORCENTAJE DE CONTROL		
			EXTRANJERO	NACIONAL	ESTATAL
1	Volkswagen de México, S.A.	\$ 1,132,952.00	100	-	-
2	Chrysler de México, S.A.	\$ 550,000.00	100	-	-
3	Diesel Nacional, S.A.	\$ 500,000.00	-	62.4	37.6
4	Nissan Mexicana, S.A.	\$ 435,000.00	100	-	-
5	Ford Motor Company, S.A.	\$ 300,000.00	100	-	-
6	General Motors de México, S.A.	\$ 176,724.00	100	-	-
7	Vehículos Motores Mexicanos, S.A.	\$ 157,021.00	38.54	1.23	60.23
8	International Harvester de México, S.A.	\$ 150,000.00	49	51	-
9	Trailers de Monterrey, S.A.	\$ 140,000.00	-	100	-
10	Siderúrgica Nacional, S.A.	\$ 140,000.00	-	-	100

TABLA 2.3. Grado de control de inversión extranjera, nacional y estatal dentro de la industria automotriz en México.

Elaboración propia con base en datos de Camarena (1981).

Dentro de este periodo también se asiste a una pérdida del dinamismo de las empresas estadounidenses en el sector derivada, principalmente, de la crisis de los energéticos de 1973⁹³ y al comienzo de una nueva forma de organizar la producción de las firmas asiáticas que comenzaban a ganar terreno en la preferencia de los usuarios finales. Las consecuencias de la misma crisis de 1973 fueron decisivas para el futuro de la industria automotriz en el mundo, pues se ponía fin a la era del automóvil *tipo americano* que era un producto resultado de una industria voraz que

⁹³ La crisis del petróleo de 1973 comenzó el 23 de agosto del mismo año a raíz de la decisión de la OPEP más Egipto, Siria y Túnez de no exportar más petróleo a los países que habían apoyado a Israel en la Guerra del Yom Kipur entre los que se incluía a Estados Unidos y diversos países de Europa Occidental. Lo anterior encareció los precios de los energéticos que derivaban de la dependencia de dichas exportaciones, aunado a la reducción económica que conllevó la inflación de múltiples productos en cada rama industrial.

no escatimaba por el uso de los recursos naturales de acuerdo a las exigencias de la producción.⁹⁴

La evolución del sector en el país no estuvo exenta de sufrir estas modificaciones que tenían lugar en un mundo cada vez más competitivo y menos tratándose de un sector con una fuerte dependencia externa. Si bien las modificaciones por esta situación fueron un tanto más lentas por el control en los precios de la gasolina, más adelante se sincronizarían por las tendencias de la industria a escala mundial. Por otra parte, el ritmo de crecimiento acelerado en la producción y venta de vehículos en México implicó que las importaciones de autopartes y de maquinaria se elevaran considerablemente, lo que por consecuencia traería un golpe más en la balanza comercial de este ramo que no se había desligado de algunas importaciones cruciales para su funcionamiento en el país. El objetivo del Decreto de 1972 que intentaba frenar las importaciones para construir una industria netamente nacional no solo no cumplió del todo, sino que las importaciones que ansiaba detener se incrementaron de forma considerable, además de que las exportaciones no fueron suficientes para compensar la ya deteriorada balanza comercial que con el pasar del tiempo tenía un mayor impacto en la deuda con el exterior.

Propiamente, si hay algún indicador que nos puede señalar el éxito o el fracaso de las diversas medidas tomadas por las administraciones en este periodo ese es el de la balanza comercial, ya que si tomamos en cuenta su evolución para el caso de la industria automotriz en México se puede observar un lento y pobre desempeño tal y como lo muestra la tabla 2.4, en donde se señala la participación del déficit de este sector dentro de la balanza comercial del país.

⁹⁴ Véase: Rodríguez Peralta, Carlos Mario, *Op. Cit.*, p.50.

AÑO	DÉFICIT (país)	AUTOMOTRIZ		PARTICIPACIÓN	
		Déficit	Importaciones	Exportaciones	%
1965	445.7	-	203.6	-	-
1966	412.7	-	177.7	-	-
1967	644.5	-	181	-	-
1968	779.4	-	221.1	-	-
1969	693	-	230.3	-	-
1970	1087.9	-	258.8	-	-
1971	890.6	234	268.5	32.4	26.3
1972	1052.6	249	298	49	23.7
1973	1743	26.6	372.9	107.2	15.2
1974	3206.7	463.3	522.1	158.7	14.4
1975	3719.2	552.9	636.2	83.3	14.9
1976	2713.8	598.4	644.3	45.8	22.1
1977	1391.4	336.1	517	180.9	24.2
1978	1926.4	507.3	776.9	269.6	26.3
1979	3187.4	1049.3	1426.1	376.8	32.9
1980	3178.7	1478.3	1882.7	404.4	46.5

TABLA 2.4. Participación del déficit de la industria automotriz en el déficit comercial de México (1965-1980).

Elaboración propia con datos de Arteaga (2003) p. 99.

Como se muestra en la tabla y de acuerdo a las evidencias que se han presentado, el gradual incremento del déficit comercial se explica por la ya marcada y creciente dependencia de diversos insumos provenientes del extranjero y al retraso tecnológico de la industria terminal. Más allá del mero ensamblado de los vehículos, el sector de autopartes en el país no fue capaz de abastecer la demanda que existía por los dos elementos antes mencionados, lo que obligaba a las firmas extranjeras a recurrir a las importaciones permanentes de diversos componentes y de maquinaria para satisfacer la producción. De igual manera, no existía una estrategia sólida y de largo plazo que impulsara las exportaciones debido a que en ese momento no se había establecido como uno de los propósitos o de las metas que se habían planteado las automotrices; transformar las plantas instaladas en el país en plataformas para exportar a diversos mercados aún no se convertía en un eje principal de estas empresas, las que preferentemente se enfocaban en la satisfacción del mercado interno.

La emisión de Decreto de 1972, lejos de ser un aliciente para las omisiones que había dejado el de 1962 y para la propia industria nacional no hizo más que evidenciar las carencias del sector en el país, pues la evolución que tuvo a lo largo de los próximos años fue muy distinta a la que se había planeado entonces. El objetivo en sí fue bastante cuestionable, pues no existían las bases para arrancar el proyecto sustitutivo dentro un sector que se había alimentado del exterior desde su comienzo además de que, si bien se había iniciado un creciente flujo de las exportaciones de vehículos, las condiciones internas para la fabricación de éstos eran poco competitivas con los estándares internacionales que imperaban en aquel momento para pensar en la posibilidad de tener injerencia en nuevos mercados externos. Pese a las inversiones realizadas por las empresas automotrices con el fin de marchar acorde a la nueva política gubernamental, éstas se centraron en el abastecimiento del mercado interno con nueva tecnología, servicios y precios no vistos con anterioridad y fuera de las condiciones medias que apremiaban en los países centro de las mismas firmas transnacionales.

Poco después de la crisis de 1976 y del descubrimiento de nuevos yacimientos petroleros que inyectarían nuevos ánimos dentro de la industria, el Estado se vio en la necesidad de reconocer nuevamente el fracaso de la política destinada hacia este sector en lo particular y hacía la economía en general, sobre todo en lo que tiene que ver respecto al ahorro y a la generación de divisas, por lo que en 1977 se emite un nuevo Decreto⁹⁵ que tenía como base el desarrollo y la ampliación tanto de la dinámica exportadora como del mercado interno abastecido por una industria de mayor participación nacional. La emisión de este nuevo Decreto trataría de dejar atrás a una industria de baja competitividad internacional derivada

⁹⁵ El Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz estableció un estricto control sobre la balanza comercial de los fabricantes de la industria terminal, a los cuales les medía el nivel de sus importaciones incluyendo las que les era transferida por sus proveedores directos. Este decreto incluía que al menos el 50% del intercambio comercial de las compañías armadoras debía provenir de la exportación de autopartes localmente producidas, mientras que, como otra medida de protección al sector nacional de las autopartes, no se permitía que los capitales foráneos tuvieran la mayor participación de las inversiones. Vicencio Miranda, Arturo, "La Industria Automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas", en *La incidencia de la calidad y la productividad en la competitividad de las organizaciones: el caso de dos empresas automotrices en México*, Tesis de Doctorado en Ciencias Administrativas en la Escuela Superior de Comercio y Administración del Instituto Politécnico Nacional, México, 2007, p. 217.

de las políticas proteccionistas de la administración federal y sus restricciones con la importación de autopartes y vehículos, algo que provocó que los productores nacionales no fueran desafiados seriamente a lo largo de treinta años y con ello integrar a los automóviles mexicanos las ineficiencias de la industria.

No obstante, para entonces uno de los objetivos primordiales del Decreto de 1972 no se había cumplido, pues la industria mexicana de acuerdo a Sosa (2005) no llegó a integrarse un 60% al sector automotriz tal y como se planteaba en el mismo principalmente por tres razones, a saber:

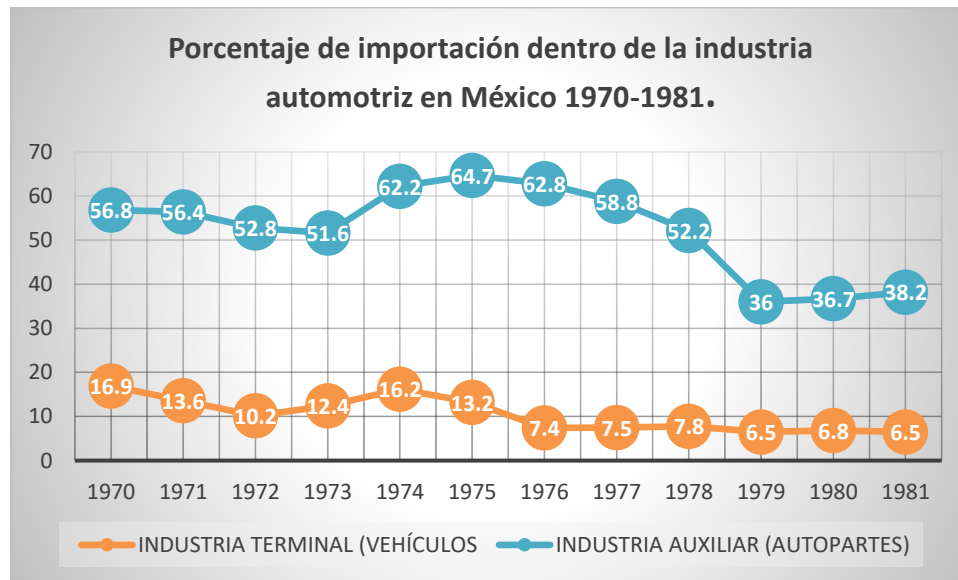
- 1- No existía la tecnología domestica para hacer frente a nuevos procesos de producción además de no abastecer la demanda de autopartes en cantidad y calidad suficientes;
- 2- La acumulación de recursos financieros no fue la ideal para impulsar la industria nacional y;
- 3- La ubicación geográfica de las plantas armadoras no se estableció en sintonía con la oferta de productos y servicios que necesitaban para la producción, por lo que veían en sus países de origen (o en otros) una mejor fuente de aprovisionamiento a través de la importación con mejores precios o calidad que los que se ofrecían internamente.

En realidad la evolución y la evaluación del desempeño de esta política aplicada por el Estado no deben de considerarse linealmente como un fracaso absoluto de un objetivo que no se pudo concretar ya que, desde antes de su implementación, se había presentado la opción de frenar la producción de autos con miras a alcanzar un mayor grado de integración nacional en el sector o, por el contrario, de dar una respuesta benéfica a las empresas automotrices para acelerar la fabricación, situación reflejada en la tabla 2.5 y la gráfica 2.3 en donde se muestra la importación de vehículos terminados (industria terminal) y de autopartes (industria auxiliar). No obstante, tampoco se excluyó la posibilidad de invertir en el sector de las autopartes, especialmente en la etapa en que el Estado tenía una mayor capacidad de intervención en la conducción de la política industrial.

AÑO	INDUSTRIA TERMINAL (VEHÍCULOS)	INDUSTRIA AUXILIAR (AUTOPARTES)
1970	16.9	56.8
1971	13.6	56.4
1972	10.2	52.8
1973	12.4	51.6
1974	16.2	62.2
1975	13.2	64.7
1976	7.4	62.8
1977	7.5	58.8
1978	7.8	52.2
1979	6.5	36
1980	6.8	36.7
1981	6.5	38.2

TABLA 2.5. Coeficiente de importaciones dentro de la industria terminal y auxiliar en el sector automotriz 1970-1981.

Elaboración propia con datos de Sosa (2005)



GRÁFICA 2.3. Coeficiente de importaciones dentro de la industria terminal y auxiliar en el sector automotriz 1970-1981.

Elaboración propia con datos de Sosa (2005)

Con todo ello, el dinamismo que vivió el sector a partir de 1972 con este Decreto y, especialmente, a partir de 1974 con su aplicación, resalta la importancia de ampliar el proceso productivo automotriz tanto en lo económico como en lo social. Los efectos económicos de dicha ampliación, que hasta este punto han sido explicados fehacientemente, contribuyeron tanto al crecimiento como a la especialización del sector manufacturero en esta rama industrial; por el lado social, la expansión de las plantas de ensamble y fundición de motores trajo consigo un gradual crecimiento del empleo entre los estratos medios además del mismo crecimiento del mercado interno que adquiriría vehículos terminados, con lo que si bien no se logró un impacto mayor dentro de la industria, a partir de entonces se inició un proceso en el que la población participaría de forma más activa dentro de la economía derivada de la fabricación automotriz de principio a fin.⁹⁶

Lejos de alcanzar el desarrollo de una industria nacional, la fuerte dependencia tecnológica, financiera y organizacional en torno a la producción, acentuaron aún más la subordinación de la economía a las políticas y a los ejes de conducción de las firmas automotrices. La transnacionalización se profundizó en el sector y, conforme éste obtenía un papel más relevante dentro de la economía, la misma comenzaba a depender cada vez más del exterior en este rubro. Sin querer, estas consecuencias derivaron de la planeación de la política industrial al no contemplar en todos sus aspectos la planta productiva del país sumada a las necesidades de las empresas transnacionales que veían en el exterior mejores condiciones para adquirir componentes necesarios para su propio proceso productivo.

Asimismo, la política industrial de las administraciones que se dieron durante el proceso de sustitución de importaciones se encontró con la paradoja de mantener en equilibrio una balanza comercial siempre deficitaria con la misión –improbable– de frenar las importaciones por medio de unas exportaciones que apenas superaban la media de calidad que se mantenía en aquellos tiempos a nivel internacional. En sí, fue una especie laberinto sin salida en donde el desarrollo nacionalista que propugnaba el modelo sustitutivo y las necesidades del mercado

⁹⁶ Véase: Arteaga García, Arnulfo, Op., Cit., pp 99-102.

junto con las automotrices transnacionales formó la encrucijada que determinó el devenir de la propia industria para los próximos años. Al respecto, tal y como se verá más adelante, los resultados de esta diferenciada combinación convirtieron a la industria en punta de lanza de un nuevo proceso impulsado por la *promoción de exportaciones* y por los nuevos acuerdos comerciales-internacionales que se firmaron en el ánimo de integrar una economía regional en América del Norte, encabezada por los Estados Unidos.⁹⁷

Por último, cabe destacar que en este periodo los críticos de la sustitución de importaciones señalaban el fortalecimiento de los lazos de dependencia en relación directa en que el proceso sustitutivo modificaba la composición de las importaciones hacia los bienes de producción, sin embargo, se mantenían al margen sobre las consecuencias de una estrategia basada en la promoción de exportaciones que, de igual manera, agravaba la dependencia debido a que la misma significaba una integración mayor a la economía de los países centro, donde las firmas transnacionales tienen un papel más relevante al constituir una fuente de inversión directa. Para el caso de México, este planteamiento fundamentaba el salto de un nivel de dependencia en el que se pasaba de la constitución del aparato productivo de una industria basada en el capital foráneo a uno en donde se crea una nueva estructura industrial que se orienta a la atención de necesidades del aparato productivo y del mercado del país sede de cada matriz, algo que constituye una nueva interrelación de la dependencia entre el país y el capital extranjero.

Tal y como se expondrá en el siguiente apartado, las plausibles modificaciones en la competencia entre las firmas transnacionales de todo el mundo, encabezadas por las asiáticas por medio del Toyotismo, traerían para la industria en México una profunda modificación en torno a las condiciones bajo las cuales se había operado a lo largo de las seis décadas desde su arribo al país.

⁹⁷ Aquí hay que hacer hincapié en las condiciones dentro de las cuales se sugiere que habrá una demanda para las exportaciones de manufacturas de los países en desarrollo, premisa fundamentada principalmente por las firmas internacionales que impulsaron las exportaciones derivadas exclusivamente de una demanda generada por ellas mismas en los mercados estadounidenses, es decir, de un país desarrollado –centro– y no de un país en vías de desarrollo –periférico–.

2.1.3 Tercer periodo (1977-1985). La globalización de la tecnología en el sector automotriz.

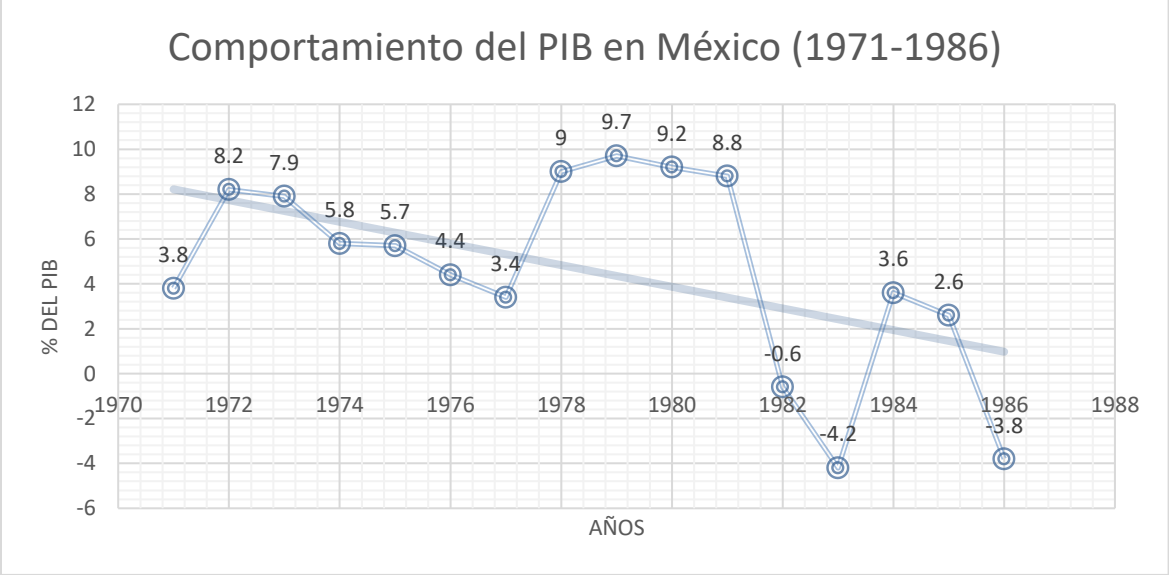
El Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz de 1977 es la punta de lanza para comenzar con este apartado dadas las condiciones bajo las que fue emitido y por las consecuencias que el mismo tuvo dentro de una nueva industria de carácter exportador que se consolidaría dentro de las próximas dos décadas. La crisis de 1976 provocó que las autoridades reaccionaran –tarde– a una política industrial que, si bien había dado resultados que contribuyeron al mejoramiento del sector, nunca fueron los esperados. De igual manera, la nueva *administración de la abundancia*⁹⁸ que trajo nuevos bríos a las expectativas económicas de la nación, conllevó a ratificar al sector automotriz como uno de los más importantes dentro del PIB del país. La aplicación de este nuevo Decreto tendría sus primeros frutos una vez que comienza la década de 1980, pues aquí se inicia una nueva vertiente en el sector al acudir a la apertura de plantas que incorporaban nuevas tecnologías, primeramente, para la fabricación de motores y, después, para vehículos terminados, siendo el mercado de Estados Unidos en ambos casos la mayor fuente de intercambio comercial.

Pese a que el país acababa de atravesar por una grave crisis económica, México se posicionaba a estas alturas como un importante exportador de petróleo y que en su crecimiento económico se reestablecería con elevados y perdurables índices como se señala en la gráfica 2.4. “Con el auge petrolero entre 1977 y 1981, el PIB aumentó en términos reales a un índice medio anual del 8.4% y el nivel de la producción automotriz tuvo un aumento de 112.5%”⁹⁹ Sin embargo, la “liberalización” de la producción automotriz trajo consigo un incremento en la demanda de automóviles y camiones de transporte como se observó en la tabla 2.5 y la gráfica 2.3, por lo que la industria se vio en la necesidad de importar un mayor

⁹⁸ Declaración del presidente José López Portillo al referirse al hallazgo de nuevos yacimientos petroleros en los estados de Chiapas, Tabasco y Campeche, lo que catapultó a México como uno de los primeros exportadores de petróleo crudo en el mundo. Documental *José López Portillo. El presidente apostador*, de la colección "Los Sexenios". México, Clío, 1998.

⁹⁹ Rodríguez Peralta, Carlos Mario, *Op. Cit.*, p. 74.

volumen de vehículos terminados, sumándose a ello la creciente importación de autopartes y componentes, mientras que las exportaciones crecían menos de lo esperado derivado de la insuficiente calidad de la producción mexicana y de la falta de dinamismo en los propios mercados internacionales.

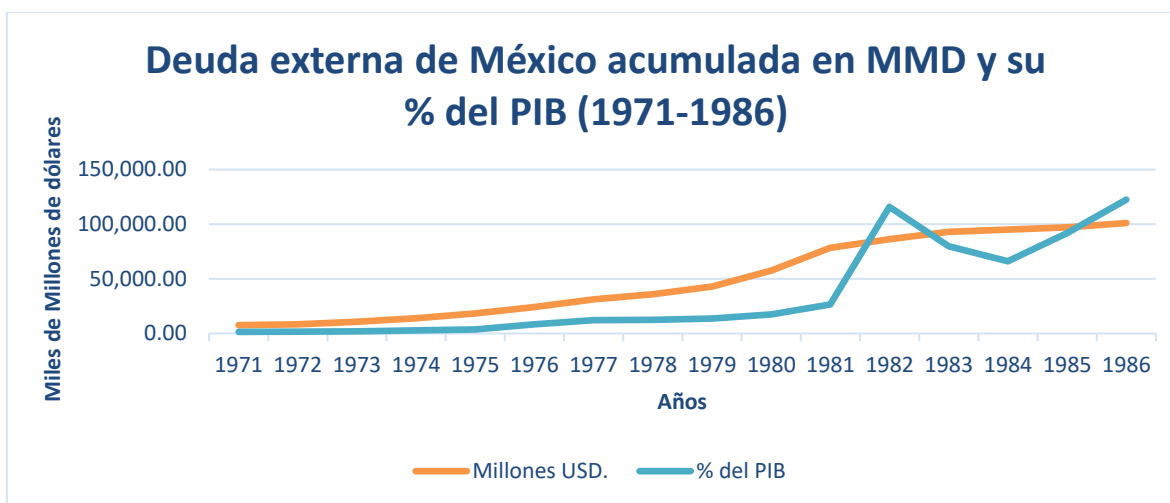


GRÁFICA 2.4. Comportamiento del PIB en el país de 1971 a 1986.

Elaboración propia con base en datos de los Indicadores de Desarrollo del Banco Mundial (BM) y las Estadísticas Financieras Internacionales del Fondo Monetario Internacional (FMI), varios años, disponibles en línea, direcciones URL: <https://data.worldbank.org/data-catalog/GDP-ranking-table> y <http://www.imf.org/es/publications/weo> respectivamente.

Hacia 1981, el sector automotriz llegó a ser responsable de hasta un 58% en el déficit comercial del país, por lo que en 1982 se prohibió temporalmente la importación de vehículos de lujo además de establecer un control en los precios y suscribir convenios con las firmas con el propósito de que sus déficits los cubrieran por medio de divisas y nuevos programas de exportación, esto sin mencionar que todo fue acompañado por una notable aceleración de la inflación y una valorización galopante del tipo de cambio peso-dólar. Pronto la dinámica que surgiría en 1977 se vería opacada una vez más. Los precios del petróleo dejaron de aumentar y las tasas de interés se elevaron, algo que ponía al país en la antesala de una nueva crisis a solo seis años de haber superado otra.

El crecimiento acelerado de la deuda externa observado en la gráfica 2.5 llevó a las autoridades federales a recurrir al servicio de la deuda exclusivamente para cubrir los vencimientos del capital y los intereses derivados de ella, puesto que para 1982, el porcentaje de la deuda en cuanto al PIB nacional era ya de 134.19%. En dichas condiciones, el alza de las tasas de interés a nivel internacional, la reducción de los plazos de crédito contratado, la fuga de capitales y las respectivas caídas de los precios del petróleo y de las exportaciones nacionales llevaron a la deriva al peso frente al dólar en un 40% para febrero de 1982¹⁰⁰. Una vez más la moneda mexicana se ponía frente a una situación difícil por no haber tomado las precauciones necesarias más allá de que el contexto internacional no ayudara al comercio nacional. Poco después, el gobierno de Miguel De la Madrid anunciaría un programa de estabilización que incluía un mayor control del gasto público, límites a la expansión de la oferta monetaria, una mayor flexibilidad en el tipo de cambio y el establecimiento de una tasa de interés que fuera más competitiva con la media internacional.



GRÁFICA 2.5. Deuda externa del país en miles de millones de dólares y su porcentaje del PIB nacional de 1971 a 1986.

Elaboración propia con datos del Banco Mundial e INEGI, varios años.

¹⁰⁰ Véase: Cordera Campos, Rolando y Leonardo Lomelí Vanegas, “El papel de las ideas y las políticas en el cambio estructural (1982-2004)” en Cordera Campos Rolando y Carlos Javier Cabrera Adame (coordinadores), *El Papel de las Ideas y las Políticas en el Cambio Estructural en México*, Edit. UNAM-Fondo de Cultura Económica, México, 2008, pp. 82-86.

A la par de esta situación, los encadenamientos hacia atrás (la construcción de una industria nacional de autopartes y de fortalecer el mercado interno) dejaron de tener importancia en los objetivos primordiales de la administración federal. Dadas estas condiciones al interior del país, se optó por flexibilizar la legislación del país en lo general y en la industria automotriz en lo particular, lo que se hizo patente con el *Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz* de 1983, en donde se pretendía crear las bases para que este sector funcionara integralmente a una escala regional. Este Decreto, en principio, no pretendía resolver el problema inmediato, más bien, su propósito era que las políticas de fomento y regulación de la industria automotriz evolucionaran y se actualizaran para responder a los cambios que ocurrían dentro del sector a nivel internacional.

Es de resaltar que varias propuestas del Decreto no eran del todo nuevas, pero sí se consolidaba la estrategia en la que se dejaba de considerar al mercado interno como algo aislado y en donde se proponía integrar la demanda interna en sintonía con los mercados internacionales, produciendo y ofreciendo en el país vehículos con características similares a los del resto del mundo. No obstante, dentro de este breve periodo de 1977 a 1983, México experimentaría el mayor crecimiento dentro de la industria automotriz desde antes de su reestructuración¹⁰¹ del segundo periodo anteriormente visto, yendo inclusive en contra de los procesos de recesión que sufría esta industria a nivel internacional, en donde solo Corea del Sur y Japón representaban un contrapeso gracias a la implementación de nuevas tecnologías y novedosas formas en la organización de la producción.

Otro rasgo característico de esta nueva etapa en la industria nacional fue la manera en como el ciclo de los capitales se fueron exteriorizando alrededor tanto de la esfera de la producción como en la circulación de bienes terminados en la que se pasa a una dinámica en donde influye de una manera más directa el desempeño de la industria a nivel mundial, particularmente dentro de los Estados Unidos. Al igual que en la etapa anterior, el PIB de la industria automotriz dentro del

¹⁰¹ En este periodo las empresas automotrices incrementaron sus activos totales en 443% al pasar de 21,585.6 a 119,405.2 millones de pesos, de igual manera, el parque vehicular en el país aumentó de 3.9 a 6.5 millones de unidades en circulación, un incremento de 66%. S/A, "Las 500 empresas más importantes de México", Revista *Expansión*, agosto de 1977 a 1983.

manufacturero sería fundamental para comprender la evolución del PIB nacional en este renglón, pues de acuerdo a Arnulfo Arteaga “en la etapa de la reestructuración la IAM empieza a manifestar una relativa independencia en relación con las condiciones internas de la economía nacional, en la medida en que su integración a la dinámica de la región de Norteamérica (sic) se afianza.”¹⁰² Como se revisará más adelante, esta tendencia de una mayor asimilación con el ciclo de la economía estadounidense se verá reforzada en medida en que se fueron adoptando los tratados y mecanismos de apertura comercial del país.

En lo que respecta a la industria a nivel mundial, el paradigma de la producción en masa se fue diluyendo gradualmente para darle paso al modelo asiático, mayoritariamente en aquellos países centro que habían sido pioneros en este método (Estados Unidos y Europa Occidental). Entretanto, en México nunca se llegó a un nivel de producción tal y como en estos países por las condiciones resumidas en el periodo anterior a éste; en esencia, la producción de contados modelos de automóviles, reducidos volúmenes de producción, baja calidad y altos costos, impidieron que el país trabajara bajo la égida de la producción Fordista. El nuevo paradigma del sector que comenzó a apremiar después del agotamiento del Fordismo fue exportado a las filiales de las firmas transnacionales en los diferentes países en las que éstas tenían presencia, más por la tendencia generalizada en la industria que por malos resultados en la producción de cada mercado en particular.

Dadas las nuevas condiciones que se generaron en el marco de la crisis del sector a nivel internacional, éstas dieron pie a la reformulación de un acuerdo entre las firmas automotrices y el Estado, no obstante de que las mismas ya habían comenzado con un proceso de reestructuración con cuantiosas inversiones para generar una plataforma exportadora lo suficientemente robusta para cumplir con la demanda del exterior. En este punto es importante rescatar que la industria automotriz *per se* comenzó con su modernización mucho antes de que lo hiciera la industria manufacturera en su conjunto. Antes de la década de 1970 en donde se comenzaron a ver signos distintivos de la intención por modernizar esta rama de la economía, el sector automotriz comenzó su tránsito hacia un desarrollo más

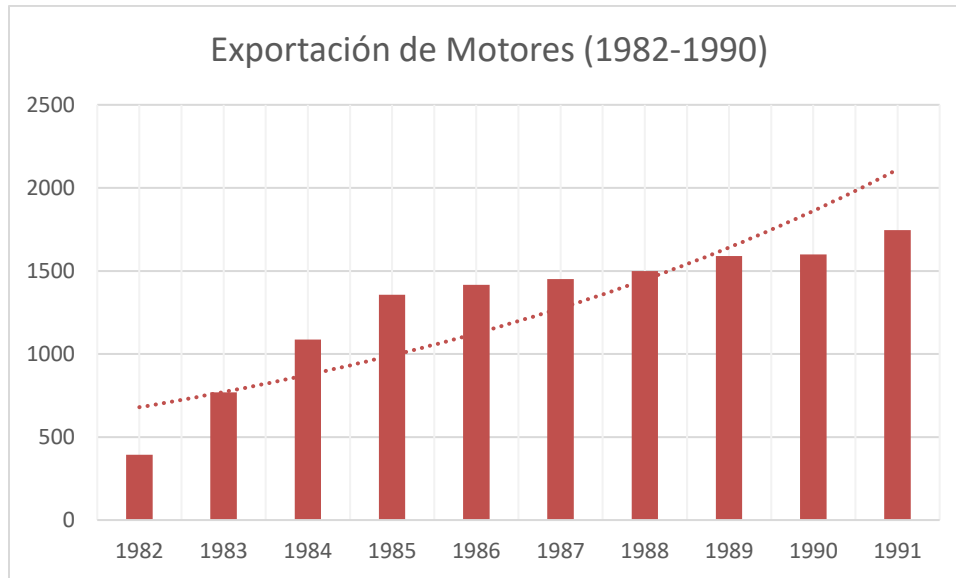
¹⁰² Arteaga, Arnulfo, *Op. Cit.*, p. 115.

acelerado acorde con los cambios en el orden internacional (de cierta forma relativa) y bajo las demandas en el entorno de los mercados desarrollados.

Por otra parte, la mayor integración con el mercado norteamericano deriva del diseño y construcción de las plantas fabriles en la frontera norte que ayudó a la disminución de costos y tiempos en la transportación de mercancía como hasta entonces no se había visto entre los Estados Unidos y algún otro de sus socios comerciales en esta materia. Además, la tecnología utilizada en estas plantas permitió homogeneizar el proceso y las condiciones de producción de México en comparación con los parámetros utilizados en los mismos Estados Unidos y en el resto del mundo, con lo que el país comenzaría a fabricar productos automotrices de competencia internacional.

La primera especialización en la industria automotriz en México, la de los motores, siguió representando una de las fuentes de evolución y desarrollo para la economía del país, pues de 1981 a 1984 las exportaciones de motores hacia Estados Unidos fueron creciendo gradualmente gracias a que la mayoría de las firmas transnacionales adoptaron la fabricación de motores como una de las plataformas más dinámicas para la exportación hacia el país vecino al pasar de un 3.8% hasta un 35.93% en 1991 de las importaciones norteamericanas en este renglón como se aprecia en la gráfica 2.6.¹⁰³ Estas nuevas inversiones fueron la piedra angular de la nueva etapa exportadora que viviría el sector desde entonces, haciendo un mercado hincapié en las empresas estadounidenses, quienes fueron las que generaron un mayor volumen de inversión en este sentido.

¹⁰³ Como lo señala Jorge Acevedo, el cálculo de los montos de inversión, especialmente en las plantas dedicadas a la fabricación y exportación de motores, entre 1979 y 1984 fue de 1,355 millones de dólares con una capacidad instalada de 2.58 millones de producción anual. Acevedo, Jorge, *El nuevo papel de México en la región norteamericana: el caso de la industria automotriz*, UAM-Xochimilco, 1989, p. 124.

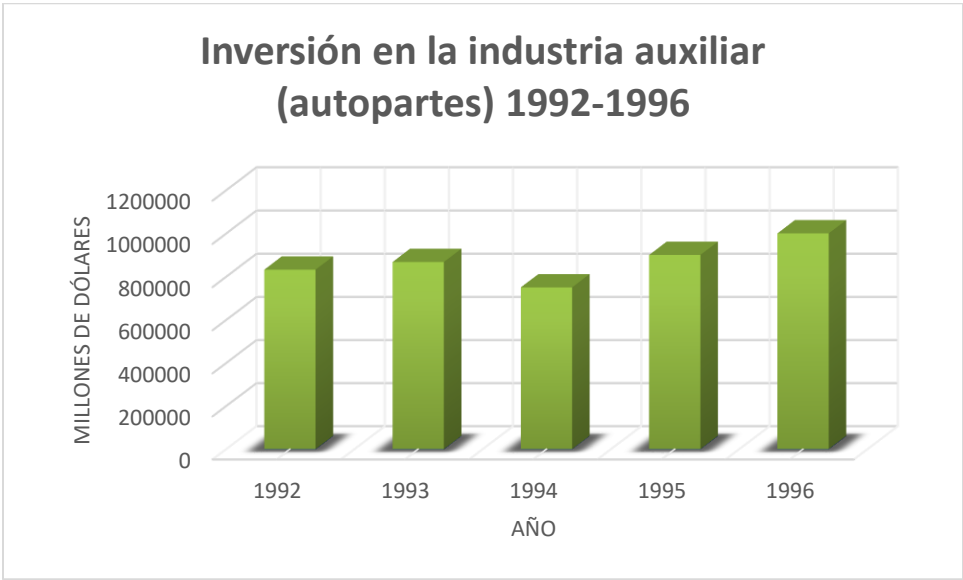


GRÁFICA 2.6. Exportación de Motores de México hacia los Estados Unidos de 1982 a 1991.
Elaboración propia con datos de Arteaga (2003) y Acevedo (1989).

En ese sentido, la modernización en infraestructura tecnológica se haría palpable con la construcción de nuevas plantas productoras en la frontera norte. Por un lado, General Motors instaló el complejo de Ramos Arizpe en Coahuila en 1981 al igual que Chrysler, la planta de motores de Ford en Chihuahua en 1983 y la de ensamble en Hermosillo, Sonora en 1986 junto con la presencia de Mazda. Aquí es importante destacar que, si bien el nuevo Decreto de 1983 impulsó grandes cambios dentro del sector, éste poco pudo hacer por las empresas de capital mexicano como lo era Diesel Nacional (DINA) y Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), quienes se vieron obligadas a vender sus acciones a inversionistas franceses debido a la crisis. Con el cierre de DINA, evidentemente se echaron por tierra las aspiraciones de desarrollar una empresa automotriz terminal cien por ciento mexicana.

Sin embargo, las inversiones en el campo de las autopartes fueron un pilar en el desarrollo de la estrategia exportadora, sobre todo en los primeros años de la década de 1990 como se refleja en la gráfica 2.7. La extensa red que se construiría a lo largo de la década anterior en la frontera norte, en su mayoría dependencias de las firmas transnacionales instaladas en el país tanto para motores como para autopartes, permitió la especialización productiva para proveer al mercado y al

mismo aparato productivo estadounidense desde entonces y con un ritmo de crecimiento acelerado a lo largo de dos décadas de libre cambio en la región del Norte. La participación mexicana en este rubro puede desglosarse en la tabla 2.6 dentro del mercado norteamericano, asimismo, dentro de este cambio de perspectiva estratégica exportadora, existe una segunda etapa en donde las condiciones internacionales exigirían un nuevo impulso en la planta productiva generado, al mismo tiempo, por las necesidades de las grandes empresas líderes en cada sector de la economía. Para el caso de la industria automotriz, el auge de la llamada *Globalización* comenzaría a gestarse visiblemente en México a partir de 1984.¹⁰⁴



GRÁFICA 2.7. Inversión en el sector autopartes en México de 1992 a 1996.
Elaboración propia con datos de Arteaga (2003).

¹⁰⁴ Véase: Cordera Campos, Rolando y Leonardo Lomelí Vanegas, *Op. Cit.*, pp.120-132.

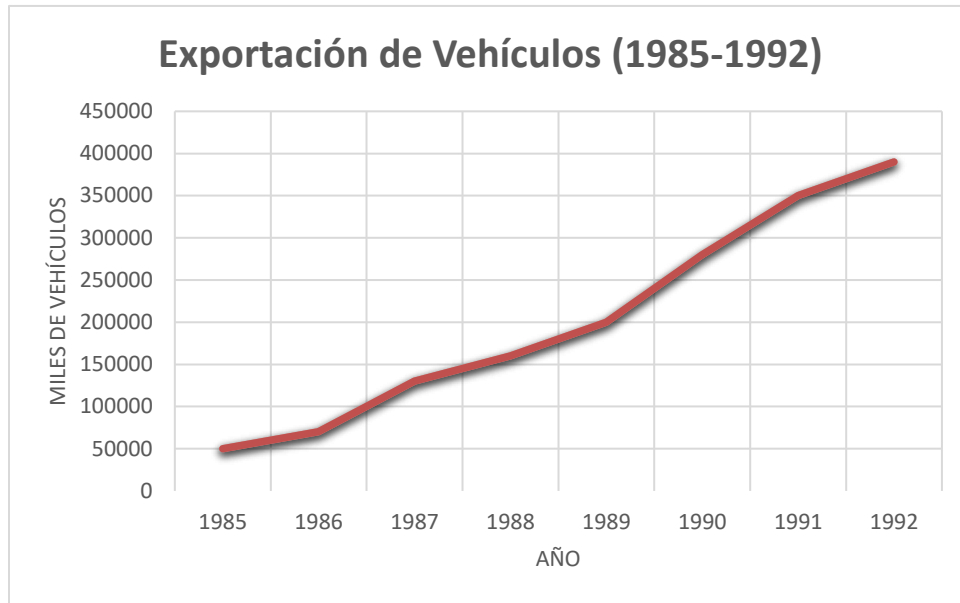
PARTICIPACION DE MÉXICO COMO PROVEEDOR DE AUTOPARTES DE ESTADOS UNIDOS EN 1991	
PRODUCTO	PARTICIPACION %
Limpia parabrisas	83.9
Arneses	77
Partes para frenos	54.2
Radios	50
Aire acondicionado	33
Motores de gasolina	35.9
Cajas de dirección	27.5
Radiadores	22.6
Muelles	15.3

TABLA 2.6. Participación de México como proveedor de autopartes para el mercado norteamericano.

Elaboración propia con datos de *La industria automotriz en el Tratado de Libre Comercio*, Secretaria de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), 1992.

Esta segunda etapa en el proceso de *integración productiva* se hace patente en el país con una singular tendencia hacia el mercado estadounidense por los antecedentes comerciales que se habían manifestado desde principios de la década. Es en 1984 cuando General Motors y Chrysler anuncian el inicio de sus programas de exportación de vehículos terminados y con ello la ampliación de sus capacidades productivas. Ford, por otro lado, se asoció con la japonesa Mazda para la producción de un modelo de vehículo conjunto en donde la producción total del mismo sería exclusivamente para el mercado estadounidense; es aquí donde la globalización de la producción comienza como tal a generar sus primeros resultados en México dentro del sector. Como parte de ello, en la Gráfica 2.8 se puede observar el dinamismo de las exportaciones de vehículos terminados en México, principalmente hacia los Estados Unidos, en los años de 1985 a 1992.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Véase: Arteaga, Arnulfo, *Op. Cit.*, pp. 126-128.



GRÁFICA 2.8. Exportación de vehículos terminados hacia Estados Unidos de 1985 a 1992. Elaboración propia con base en las estadísticas de la AMIA, quien integra en esta referencia a la región de América comprendida por Estados Unidos y Canadá, pese a que la demanda de este último país no es tan relevante como la del mercado norteamericano.

Una clave en la reestructuración de la industria nacional dentro de este sector para responder a las exigencias del mercado norteamericano fueron las características del nuevo modelo organizacional asiático (toyotismo), sobre todo en los aspectos gerenciales y en las relaciones laborales, ampliándose después al sector tradicional de la industria. La posibilidad de implantar este nuevo modelo se vio reflejada después de descentralizar la producción automotriz hacia los estados fronterizos de la república, mismos que tenían como principal objetivo el orientarse a su mejor y principal mercado, el de Estados Unidos.

2.2 La Apertura Económica en México y su impacto en la industria automotriz (1986-1994).

En este apartado debemos de realizar un panorama sobre cómo se fue desarrollando el proyecto de cambio estructural cuya inspiración aterrizó en los terrenos de las ideas neoliberales de la época, específicamente en los gobiernos de Miguel De la Madrid y Carlos Salinas. El hecho de comprender el significado real de las modernizaciones como este programa de profundo cambio estructural es indispensable para examinar la misma ideología que se encuentra detrás de cada una de las políticas que se gestaron durante el periodo y que insertarían a la industria automotriz dentro de una red global de producción.

El mayor impacto de este cambio transicional se dio a mediados de la década de 1980, puesto que desde entonces devendrían múltiples acciones a nivel interno como externo que habrían de dar cuenta de la necesidad del país por buscar una nueva ruta para el crecimiento y el desarrollo económico ajustándose, precisamente, a los principios que dictaban las ideas que en un inicio se habían asumido para controlar la inflación en los mercados mayormente desarrollados. La formalización de este cambio en el andamiaje económico se consolidaría durante el gobierno de Carlos Salinas, en donde también se habría de ver sus mismas fallas y carencias estructurales con el *error de diciembre* de 1994.

Cuando la economía mexicana entró en crisis en 1982, el Banco de México tuvo que retroceder del mercado cambiario y, con ello, el peso experimentó una devaluación de casi el cien por ciento frente al dólar, al pasar de 22.5 48 pesos por cada billete verde. La nueva tasa de cambio no evitó frenar la fuga de diversos capitales y la especulación en contra del peso hacía factible una profunda revisión para evitar que una nueva devaluación golpeará de forma más contundente la economía mexicana. Lo anterior, derivó en el anuncio de las autoridades de que México incurriría en un impago temporal de sus obligaciones crediticias con el exterior. La crisis de la deuda iniciaría con este precedente que, si en un principio

comenzaría en México, el posterior desgaste del modelo económico de la región afectaría también al resto de las economías latinoamericanas en este renglón.¹⁰⁶

En comparación con la crisis de 1976, la de 1982 ocurría dentro de un contexto internacional donde la postura conservadora recorría los principales centros económicos y financieros a nivel mundial. A pesar de que esta postura había tomado fuerza después de la crisis del petróleo, no fue hasta principios de la década de 1980 que el conservadurismo se consolidaría a través de la instauración de gobiernos en los países centro¹⁰⁷ y ello se tradujo en políticas que también fueron impulsadas por los principales organismos internacionales, dígase Banco Mundial (BM) y Fondo Monetario Internacional (FMI),¹⁰⁸ actores que más tarde, en 1989, habrían de concretar el Consenso de Washington con el impulso de las economías centro del sistema.

En el caso de México, después de que se nacionalizara la banca en septiembre de 1982, ahondo la crisis que existía entre el sector público y el privado, por lo que el gobierno de Miguel de la Madrid se enfocó a recuperar la confianza perdida entre los inversionistas. Las acciones que se realizaron para cometer este propósito tuvieron como eje principal el pago de la deuda externa, sin embargo, pocos años después, este propósito se vislumbraría lejano al no tener ni siquiera éxito la consolidación de un frente interno que diera pie a una paulatina renegociación de los pagos de la misma deuda. Es en este punto en donde la crítica de la economía política de las dos administraciones inmediatas se hace patente para cuestionar el modelo de desarrollo que perseguía el país después de atender el desgaste de la sustitución de importaciones.¹⁰⁹

La necesidad de un cambio de fondo no solo en la política, sino en la misma estructura político-económica y hasta social era algo que no se podía evadir una

¹⁰⁶ Véase: Cordera Campos, Rolando y Leonardo Lomelí Vanegas, Op. Cit., pp.137-140.

¹⁰⁷ La mayor referencia a este suceso se cristaliza con el programa de privatizaciones de la Gran Bretaña de la mano de Margaret Thatcher y el recorte social en los Estados Unidos de Ronald Reagan.

¹⁰⁸ Los gobiernos de los siete países más industrializados, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial redoblaron sus esfuerzos por evitar una moratoria, pero no hubo otra estrategia de financiación que evitara el sobreajuste en el que tuvieron que incurrir los países deudores para corregir sus desequilibrios macroeconómicos y generar suficientes divisas para financiar el pago del servicio de la deuda. *Ibíd.*, p. 87.

¹⁰⁹ Véase: Ayza, Juan, et. al., *Integración económica y sustitución de importaciones en América Latina*, Fondo de Cultura Económica FCE, México, 1975, pp. 204.209.

vez que las ideas conservadoras comenzaban a apremiar a los países en donde éstas encontraron un terreno fértil. No obstante, el problema fundamental de la economía mexicana durante esta coyuntura se hallaba en la suspensión del crédito por siete años para continuar financiando la deuda y que condujo al gobierno a obtener estos recursos al margen del estancamiento del crecimiento económico, la caída de los salarios *per cápita*, el incremento del desempleo y la informalidad y, no menos importante, el aumento potencial de la vulnerabilidad de la economía nacional frente a los choques externos.

Lo anterior, junto con el fracaso de las políticas y los programas de estabilización y el incumplimiento de las metas macro y microeconómicas, fue el detonante que aceleró el inicio del cambio estructural, entendiendo a éste como un conjunto de reformas cuya base sostenía que el anterior modelo de desarrollo de la economía mexicana había dado todo de sí, se había agotado, por lo que era menester sustituirlo por uno nuevo para enfrentar las exigencias externas de una economía cada vez más global e interconectada para así retomar el crecimiento económico. Es desde 1984 que formalmente se comienza a hablar del cambio estructural en las esferas gubernamentales, principalmente dentro de las empresas paraestatales que fueron las primeras entidades sometidas a un proceso de privatización con el fin de aminorar los gastos “excesivos” del Estado.¹¹⁰

El gobierno de Miguel de la Madrid retomaría las ideas “revisadas” de Adam Smith para conseguir los principios a la estabilidad de los precios, la promoción de la inversión privada, mantener el equilibrio de la balanza de pagos, alcanzar una economía de mercado con la apertura al exterior y, en sí, relegar al Estado de la esfera económica lo más posible. Este conjunto de políticas que habría de dar una respuesta a las necesidades de la economía mexicana de la época con el propósito de ser más dinámica y de tener mayores beneficios y resultados sin que la administración pueda ser un obstáculo que distorsione las “sanas y transparentes” reglas del mercado.

Como tal, la liberalización del comercio en el país comenzó a reflejarse por el gradual decremento de los permisos previos de importación como lo indica la

¹¹⁰ Véase: Sosa Barajas, Sergio W., *Op. Cit.*, pp. 87-93.

tabla 2.7, la desregularización de ciertos sectores específicos –como el automotriz– y la disminución de la mayoría de las tarifas arancelarias¹¹¹, cuya notoriedad se da en 1985, cuando México inició las negociaciones para adherirse al *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT por sus siglas en inglés)¹¹², al mismo que en 1981 había rechazado la invitación para adherirse. De 1985 a comienzos de 1988 la economía mexicana pasó de ser una de las más conservadoras a una de las más abiertas no solo por la intención de liberar su comercio, sino porque ninguna otra economía lo había hecho de una forma tan frenética como lo hizo entonces el país. Lo anterior se hizo sin considerar las condiciones bajo las que las empresas debían de conseguir financiamiento para modernizarse y con ello competir con los productos extranjeros, mismas que, por consecuencia, fueron aún más adversas.

AÑOS	FRACCIONES SUJETAS A PERMISO	% DEL TOTAL
1953-1954	520	NS*
1956	1376	33.3
1962	2313	44.4
1966	6600	60
1970	8400	65
1973	12800	80
1977	5895	80
1979	1866	24

TABLA 2.7. Fracciones arancelarias sujetas a permiso gubernamental de 1953 a 1979.

*NS= No significativo.

Elaboración propia con base en datos de Villarreal (1981); Wallace (1979 y Balassa (1983).

¹¹¹ Las acciones emprendidas por el gobierno para cumplir con los anteriores puntos incluyeron un cambio en 1984 y posteriormente en 1989 de la ley de 1974 que regulaba la inversión extranjera directa para permitir un mayor flujo de recursos a este sector, entre los puntos más importantes de esta ley está (sic) el que se permitió la participación extranjera en un mayor número de actividades incluyendo algunas del sector petroquímico, así como también se permitió el 100% de capital extranjero en aproximadamente un 75% de las actividades económicas; entre 1982 y 1992 se privatizaron 638 empresas así como el sector bancario. Álvarez Sánchez, Sergio Adrián, *Op. Cit.*, p. 135.

¹¹² Organización de corte multilateral instaurada en 1948 en Ginebra, Suiza que era encargada de regular el comercio internacional y cuyo propósito principal era la reducción de los aranceles y de otras barreras al comercio mundial.

De igual manera, la liberalización como consecuencia del cambio estructural insertaría a México dentro de un grupo de países cuyas economías venían manejándose tiempo atrás en un mismo sentido liberalizador. Las crisis antecesoras fueron la piedra angular de múltiples alianzas alrededor del mundo con el fin de hacer frente a los desequilibrios económicos de cada nación y fomentar los intereses colectivos, en primer plano regionales, para potencializar la nueva etapa bajo la cual se construían los pilares de la sociedad moderna. Desde entonces, México inició con una política económica en donde uno de los ejes principales se dedicaría a la firma de acuerdos comerciales con diferentes naciones con el fin de diversificar el comercio (tabla 2.8). La competencia a nivel mundial ya no se garantizaría por políticas económicas individuales, sino que la cooperación internacional inscrita en las ideas (neo)liberales haría competir de una mejor manera a los bloques que surgirían de los acuerdos establecidos entre “pares” dentro de Europa, Asia y, tardíamente, América Latina.

ACUERDOS COMERCIALES FIRMADOS POR MÉXICO DESDE 1986	
AÑO	ACUERDO
1986	GATT
1986	AAP 14: PANAMÁ
1987	ACE 6: ARGENTINA
1994	TLC: EUA, CANADÁ
1995	TLC G3: COLOMBIA Y VENEZUELA
1995	TLC: COSTA RICA
1995	ACE 66: BOLIVIA
1995	OMC: ENTRADA EN VIGOR
1998	AAP 29: ECUADOR
1998	TLC: NICARAGUA
1999	TLC: CHILE
2000	TLCUEM: UNIÓN EUROPEA
2000	AAP 38: PARAGUAY
2000	TLC: ISRAEL
2001	TLC AELC: ISLANDIA, LIECHTENSTEIN, NORUEGA Y SUIZA
2001	ACE 51: CUBA
2001	TLC TN: GUATEMALA, HONDURAS Y EL SALVADOR
2003	ACE 55: MERCOSUR-AUTOMOTRIZ
2003	ACE 53: BRASIL

2004	TLC: URUGUAY
2005	AAE: JAPÓN
2006	ACE 54: MERCOSUR
2011	ALIANZA DEL PACÍFICO (AP): CHILE, COLOMBIA Y PERÚ
2011	TLC ÚNICO: COSTA RICA, EL SALVADOR, GUATEMALA, HONDURAS, NICARAGUA
2012	TLC: PERÚ
2014	TLC: PANAMÁ
2015	TRATADO DE ASOCIACIÓN TRANSPACÍFICO (TPP)

TLC: Tratado de Libre Comercio.

ACE: Acuerdos de Complementación Económica.

AAP: Acuerdos de Alcance Parcial.

TABLA 2.8. Acuerdos comerciales de México desde 1986.

Elaboración propia con base en datos de PROMEXICO, disponible en línea, dirección URL: <http://www.promexico.mx/es/mx/tratados-comerciales>, consulta, 21 de diciembre de 2017.

En ese sentido, se asiste a lo que formalmente sería la base de un nuevo actor en la escena internacional. La globalización como proceso económico aparece fundado en los cambios surgidos en la década dentro de los países desarrollados de Occidente y de las reformas que sacudieron los principios de los países socialistas (que a la postre sentenciarían a sus economías a un proceso de “transición”). La aparición de este nuevo modelo económico en principio y que transgrediría los ámbitos sociales y culturales años más tarde, justificaba, según los analistas, la necesidad de las reformas *urgentes* y estructurales en cada país que no se quisiera ver rezagado en el proceso y aprovechar sus ventajas de la mejor forma posible. La necesidad, como todo producto, fue vendida en muchos países, incluido México, para continuar la lógica que imperaba en ese entonces; las reformas no se hicieron esperar de aquellos países que siguieron “a pies juntillas” la oferta del nuevo sistema. El Estado se convertiría así en solo un agente para el ajuste de las prácticas y las políticas nacionales a las exigencias impuestas por la economía mundial.

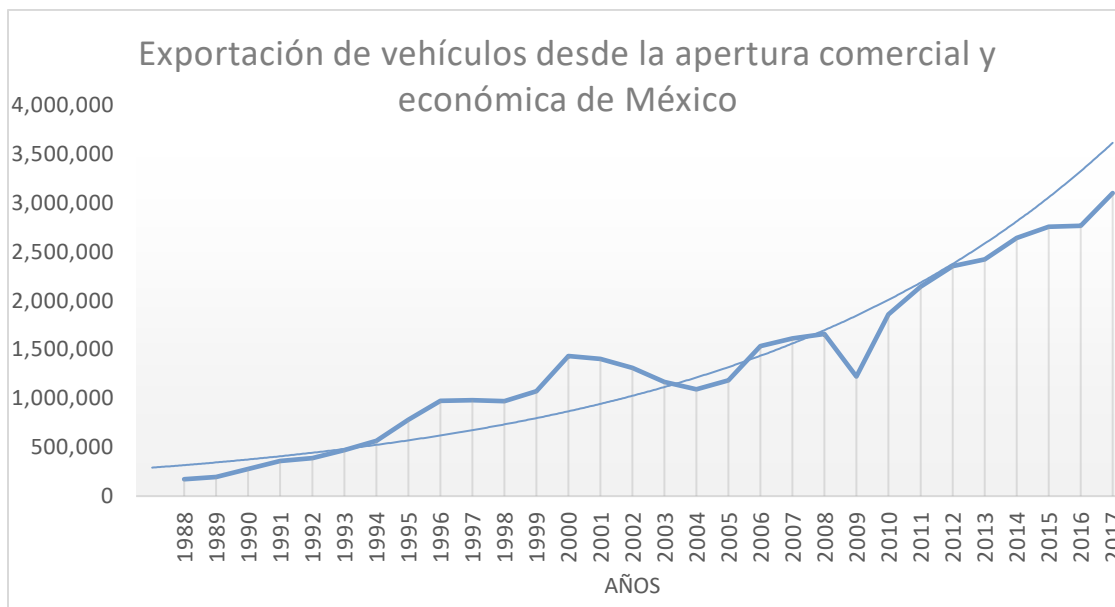
Volviendo al tema que aquí compete y tomando en consideración la nueva dinámica del contexto nacional e internacional como parte del proyecto de liberalización comercial, el sector automotriz en México no estuvo exento de todos

estos cambios. De hecho, fue uno de los primeros en abrir sus puertas a las nuevas exigencias de la economía mundial ajustándose, como ningún otro sector en el país, a los principios organizacionales y productivos que emanaban de las matrices de cada firma en los países donde apremiaban las ideas de corte neoliberal y que poco a poco dotaron a la industria de los medios suficientes para convertirla en una de las más fuertes en comparación con otras industrias de similar calado. Lo anterior se puede comparar si se consideran las cifras de exportación neta de vehículos ligeros desde el comienzo de la apertura comercial hasta nuestros días como lo muestra la tabla y la gráfica 2.9 respectivamente.

EXPORTACION DE VEHÍCULOS LIGEROS (1988-2017)			
AÑOS	TOTAL	AÑOS	TOTAL
1988	172,603	2003	1,170,121
1989	195,994	2004	1,094,306
1990	276,859	2005	1,186,346
1991	358,661	2006	1,536,777
1992	388,739	2007	1,613,313
1993	471,483	2008	1,661,406
1994	567,107	2009	1,223,333
1995	781,082	2010	1,859,517
1996	975,408	2011	2,143,884
1997	982,952	2012	2,355,564
1998	971,979	2013	2,423,084
1999	1,073,529	2014	2,642,887
2000	1,434,110	2015	2,758,896
2001	1,403,715	2016	2,768,268
2002	1,312,040	2017	3,102,604

TABLA 2.9 Exportación de Vehículos ligeros de México (1988-2017).

Elaboración propia con datos de la AMIA, 2017.



GRÁFICA 2.9 Exportación de Vehículos ligeros de México (1988-2017).
Elaboración propia con datos de la AMIA, 2017.

Una de las primeras acciones que habrían de dar forma al cambio estructural dentro de este sector fue *el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz* del que se ha hablado con anterioridad, pero del cual no se analizó el papel que jugaba el Estado ni tampoco se explicó a ciencia cierta el origen y el propósito real que dio lugar a su adopción en 1982. Aquí, el Estado de cierta manera solo se remitía en el plano formal a sancionar algo que en los hechos venía manifestándose e imponiéndose como una nueva lógica de operación de esta industria en el ámbito interno. Lo anterior, claramente, derivado de las mutaciones del sector en el escenario internacional desde mediados de la década de 1970. Pese a lo anterior, el Estado seguía manteniendo una importante función reguladora en el plano fiscal sobre las empresas incluidas en el decreto. Por ello, se puede deducir que, si en la realidad el viraje en la estrategia de las firmas transnacionales había comenzado desde fines de la década de 1970, lo cierto es que formalmente el reconocimiento de esta nueva condición para las empresas no se da hasta la emisión de las nuevas disposiciones de política industrial del sector, siendo el *Decreto para la Racionalización* la primera regulación en este orden.

Atendiendo la lógica liberalizadora y de cambio estructural en la estrategia de política económica en el país, para diciembre de 1989 se expide un nuevo Decreto que constituye un punto de inflexión iniciado desde 1962 entre las empresas automotrices y el Estado mexicano. El *Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz* tiene como base la conducción y el tipo de industria a lo que ambos actores (público y privado) habían aspirado desde entonces. Después de tres décadas de un constante ir y venir de dichos interlocutores por fin había llegado un acuerdo en el que los pares estaban de acuerdo con cada uno de los puntos estipulados en la legislación, misma que cristalizaba los intereses tanto de la una industria cada vez más demandante como de una administración que veía en ésta la oportunidad de salvar las inversiones foráneas perdidas después de siete años de escasos resultados.¹¹³

Las nuevas modificaciones integradas al decreto de 1989 obedecen no solo a las medidas tomadas de una administración sobrada de ideas y conceptos neoliberales en torno a la participación del Estado (tradicionalmente interventor) y que se veía cada vez más relegado de las funciones económicas conforme avanzaban las reformas estructurales con el arribo de Carlos Salinas a la Presidencia de la República en 1988. Aquí también se expresa la importancia y la preminencia de los intereses de las automotrices en la implementación y conducción del desarrollo de la industria, más en función de las exigencias del mercado internacional que en respuesta al diseño de una política de industrialización.

La creación de una nueva infraestructura industrial que llevará a las viejas plantas de ensamble, orientadas en el mercado interno, a nuevas, mejores y con mayor capacidad de producción instalada en el norte del país a un nuevo nivel de sofisticación en todos los sentidos, desde el diseño automotriz hasta su venta en el extranjero vía plataforma de exportación. Esta característica conduce a resaltar otro de los rasgos de la reestructuración de la industria y de la economía mexicana creado por las firmas automotrices, éste es el de la integración a los requerimientos productivos de las plantas productivas instaladas en las matrices de los Estados Unidos, principalmente.

¹¹³ Véase: Arteaga, Arnulfo, *Op. Cit*, p. 135.

El nuevo espacio en donde se desarrolla y se culmina con todo un proceso de reconversión económico-hegemónico, desembocó en una menor dependencia en el mercado interno para las firmas transnacionales, las que buscaron una mejor diversificación aprovechando la oportunidad que representó la apertura comercial *cuasi* mundial para internarse en mejores mercados y con ello ampliar su presencia en todo el mundo. El mismo que comenzaba a plantearse la necesidad de ver en el sector privado el nuevo polo de desarrollo que hasta entonces el anterior modelo económico no había logrado en los países cuyas economías se enfocaron a limitar los lazos de dependencia con el centro, sin saber que, “sin querer”, los estaban agudizando.

2.3 Agudización de la dependencia industrial en el sector automotriz de México con EE.UU.

Una vez que dio inicio el gobierno de Carlos Salinas de Gortari en 1988, la profundización del cambio estructural de la economía comenzaría a reflejarse tanto en la teoría a través de la implementación de diversas políticas y programas, como en la práctica al ver resultados dentro de un primer plano económico. Como resultado de la crisis de 1982, las débiles estructuras económicas dieron paso a un proceso de cambio que dentro de este gobierno se terminaría de consolidar después de una década de vaivenes en casi todas las esferas de la vida nacional.

Los cambios más importantes de la agenda fueron los correspondientes a la (re)privatización de la banca a partir de 1991, la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte a comienzo de la década; la reforma al Artículo 27 Constitucional de 1992 y la nueva Ley de Inversión Extranjera de 1994 conformaron un eje transversal en el viraje económico que habría de iniciar la nación después del “desgaste” del modelo sustitutivo a mediados de la década de 1970. Durante este periodo sexenal se asiste abiertamente de una economía cerrada a una abierta, de un Estado interventor a una economía de mercado y de la entrada por parte de México al proceso hegemónico-globalizador de la economía.

Dentro de este punto de la investigación se demostrará el hecho de que el proceso industrial por el que ha pasado el sector automotriz, tiene su origen en las relaciones de dependencia que sostiene México con los Estados Unidos desde su llegada al país y de cómo los cambios ofrecidos por la economía internacional han determinado el cambio estructural en la política económica de la nación, cuyas ventajas colaterales mantendrán y profundizarán la división internacional del trabajo, siendo mayores los beneficios para las matrices industriales ubicadas en el extranjero.

En el caso de la industria automotriz el proceso de reestructuración corresponde a la misma lógica de cubrir una demanda exterior y de generar una mayor producción a costos cada vez más reducidos. El cambio estructural se realiza primero, dentro del sector privado y, después, dentro del Estado que reacciona a las demandas de los diferentes sectores industriales en su estrategia de expansión y desarrollo. Es de profundo interés el caso de esta industria debido a que es el ejemplo quizá más exitoso de adaptación al neoliberalismo y del mundo globalizado no tanto por las respuestas que da al proceso *per se*, sino a las estrategias que ésta implementó para guiar y/o modificar las tendencias que llevaron al cambio estructural de la producción en el resto de los sectores económicos establecidos dentro del sistema.

La conjunción de estos dos hechos, el de la reestructuración del capitalismo por medio de las empresas más dinámicas de cada sector económico (en nuestro caso, las automotrices) y el de cambio estructural dentro de la economía mexicana, particularmente, es sinónimo de una imposición ajena a los intereses que perseguía el país en materia económica; la sujeción de las acciones que se implementaron para alcanzar los requerimientos del exterior son, probablemente, la muestra de que los lazos de dependencia existentes entre el centro y la periferia solo han sido resultado de una reproducción continua de objetivos mayores en beneficio de aquellos sectores representativos de una minoría que, a su vez, dominan los medios de producción en la economía. Para nuestro objeto de estudio, lo anterior queda demostrado con el proceso histórico del desarrollo productivo de la industria automotriz en México, guiado principalmente por las matrices en los Estados

Unidos, pioneras en la utilización y producción del automóvil a escala mundial. La suerte que corre México por la vecindad con este país es el primer factor a considerar para determinar qué nación juega el rol centro del sistema y cuál es la periférica.

Como tal, la decisión de las empresas terminales estadounidenses de establecer nuevas plantas armadoras y productoras de autopartes en territorio mexicano con el fin de tomar ventaja de las particulares condiciones de nuestro país, tiene su origen en la reestructuración de la industria automotriz a nivel mundial y del ajuste del capitalismo que entonces se llevaba a cabo en Gran Bretaña y en los Estados Unidos para fortalecer su posición competitiva contra los productores asiáticos que comenzaban a despuntar dentro del sector. Estas nuevas condiciones contemplaron a los estados del norte del país como territorios fértiles para el desarrollo de la nueva estrategia de la industria debido a que no existía una tradición sindical tan marcada como en el centro de la república que dificultara la operación de las nuevas plantas, además de que la implementación de las nuevas técnicas como el *just in time* y otras ligadas al toyotismo podrían realizarse gracias a la cercanía territorial de las matrices, todo ello sin contar las bajas exigencias en torno al pago de la mano de obra que representaba la población mexicana, condición con la que no contaban los estadounidenses.¹¹⁴

La reestructuración del sector automotriz encabezado por *las tres grandes* en México conllevó a la introducción de novedosa tecnología de punta y mejores niveles de eficiencia y calidad, incluso superiores a algunas plantas localizadas en territorio norteamericano. Al tiempo en que esto sucedía las políticas de cambio en la economía mexicana tuvieron éxito al disminuir las líneas de ensamble y al especializar la industria, lo que derivó en una notoria mejoría en la calidad de los vehículos fabricados en el país. Desde luego, la nueva tendencia exportadora del sector logró que la economía mexicana en este rubro fuera considerada como una de las economías a escala más sobresalientes de América Latina después de las crisis de 1976 y 1982.¹¹⁵

¹¹⁴ Véase: *Ibíd.*, p. 142

¹¹⁵ Véase: Vicencio Miranda, Arturo, *Op. Cit.*, p. 173.

Con la apertura comercial en 1986 y el vuelco hacia la competencia internacional en la que entra el país, se aceleró el descenso de la participación de las empresas mexicanas de autopartes (tanto pequeñas como medianas). "Para 1987 la inversión extranjera en la industria de autopartes desplaza de manera definitiva a la inversión nacional y en términos de la inversión global se transforma el principal componente de las inversiones automotrices."¹¹⁶ Además, por primera vez desde 1962, se permitió que las empresas completaran su oferta mediante importaciones de vehículos desde sus matrices o sus filiales en otros países. Las limitaciones que se establecerían para dicho conjunto de importaciones y la evidente tendencia exportadora del sector provocaron que para 1991 las importaciones de vehículos terminados se redujeran a cubrir solo la demanda de vehículos de lujo.

El objetivo de crear una plataforma exportadora es destacable dentro del sector, pues a pesar de las recurrentes crisis que se habían dado desde 1976 hasta 1994 la industria automotriz en México siguió manteniendo su ritmo de producción con un dinamismo exitoso, tal y como se aprecia en la Tabla 1, en donde los niveles de producción desde 1989, año en que entra en vigor el decreto para la modernización de la industria automotriz, mantuvieron un alza hasta 1994, año en que entra en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS Y CAMIONES EN LA INDUSTRIA NACIONAL			
1990-1994			
Año	Mercado Interno	Exportaciones	Total
1990	525,133	278,558	803,691
1991	595,529	365,354	960,883
1992	660,129	391,050	1,051,179
1993	562,027	493,194	1,055,221
1994	522,350	575,031	1,097,381

TABLA 2.10. Producción total de vehículos y camiones en México de 1990 a 1994.

Elaboración propia con datos de la AMIA, 2017.

¹¹⁶ Rodríguez Peralta, Carlos Mario, *Op. Cit.*, p. 87.

Después del decreto de 1989, México alcanzó a consolidar lo que hasta entonces no se había logrado dentro de este sector, pues la producción, la calidad y la promoción de las exportaciones continuaban con un ritmo de crecimiento galopante a tal grado de ubicarse dentro del *Top 10* de la industria automotriz internacional.¹¹⁷ La estrategia del desarrollo empresarial de las matrices estadounidenses había cristalizado parte de sus objetivos determinando el rol de México dentro de la red de producción global y, por otra parte, las autoridades mexicanas se atestaron un éxito promovido desde la iniciativa privada, siendo ésta una administradora y facilitadora de los intereses que apremiaban el mercado a nivel mundial.

2.3.1 El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). La cristalización de una estrategia transnacional y no el “entreguismo” de una industria.

La concreción del éxito automotriz en México no podría terminar de explicarse con la descripción y el análisis propio de las estrategias transnacionales de esta industria, menos por el conjunto de legislaciones que hasta ese momento permitieron dicha consolidación dentro del espacio nacional y que, a su vez, fueron regulaciones establecidas en relación directa con el desarrollo productivo dirigido por las firmas automotrices. El último escalafón de esta estrategia privada no se alcanzó hasta la firma del acuerdo comercial que le permitiría conglomerar toda una red de producción a lo largo y ancho de América del Norte, (entendiendo a ésta como el espacio geográfico conformado por Canadá, Estados Unidos y México) misma que se desarrollaría como una de las regiones más dinámicas en el aspecto económico-industrial en comparación con otras regiones que también sobresalían en el marco de la producción automotriz tales como Comunidad Europea y algunas regiones asiáticas, Japón particularmente.

¹¹⁷ Cuando tomamos en cuenta el periodo que abarca de 1986 a 1994 tenemos un aumento en la producción de un 321%, lo cual resulta ser un indicador bastante representativo del éxito que se alcanzó en solo nueve años. *Ibid.* P. 146

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) conjugaría grandes expectativas que vieron en él la oportunidad de atraer una gran cantidad de capitales extranjeros para aprovechar el territorio mexicano como plataforma de exportación en todos los ámbitos de la economía, incluido el automotriz, claro está. Este Tratado, además, fue presentado como la oportunidad de establecer un candado ante las posibilidades de ir hacia “atrás” en la estrategia de desarrollo que había comenzado el país apenas una década anterior; el peso de la ideología neoliberal del momento parecía incontrovertible para el desarrollo de las economías, mientras que la misma se fusionaba con un pensamiento geopolítico, concepto novedoso para la época que derivaba de la misma globalización, que veía en la “interdependencia” el mejor camino para procesar y administrar la inserción de México en la economía global.

Después de la crisis de la deuda de 1982 y de abrir la economía a paso exacerbado, se comienza a plantear la idea de fortalecer los vínculos comerciales entre México y Estados Unidos, puesto que el grueso del comercio exterior del país se dirigía precisamente a este último en prácticamente todos los renglones de la economía y que, para 1988, había firmado precisamente un acuerdo de libre comercio con los canadienses. Por “temor” al aislacionismo con su mejor socio comercial (y el mundo en general) en septiembre de 1990 las autoridades mexicanas, encabezadas por Carlos Salinas, presentan la idea de integrar a los tres países de la región en un solo acuerdo comercial.¹¹⁸ Aquí es importante destacar que desde la firma del Acuerdo de Libre Comercio entre Canadá y Estados Unidos (ALCCEU) los tres países involucrados ya habían “planchado” la idea de converger en un solo tratado comercial dadas las condiciones de competencia en las que se veían envueltas sus industrias más importantes.

Sin embargo, la idea de conformar un espacio de libre comercio entre estas tres naciones no fue del todo una derivación del nuevo modelo económico que se gestaría a comienzos de la década de 1980 en los países anglosajones. En un rápido repaso a la historia de la política económica de los estadounidenses,

¹¹⁸ Véase: Tirado Segura, Ricardo, “Las elites de América del Norte en la génesis del TLC.” en Salas-Porras Soulé, Alejandra y Matilde Luna Ledesma, *¿Quién gobierna América del Norte? Elites, redes y organizaciones*, UNAM, México, 2012, pp.31-45.

encontramos que desde 1970, a propósito de sus grandes déficits comerciales,¹¹⁹ decide influir de una forma más directa en el mayor número de países posible, modificando ciertas reglas del comercio internacional, mismas que terminarán impactando la organización del GATT para hacerlo un organismo más abierto y liberal de lo previsto. La importancia estratégica de sus vecinos, Canadá y México, también influyó en la consideración de los norteamericanos para la creación de una zona de comercio preferencial, especialmente por dos particulares motivos, el primero, por el creciente rol de ambos países en torno al flujo comercial que guardaban con los estadounidenses y, el segundo, por las aportaciones de recursos energéticos que estas naciones podrían realizar si se consolidaba un solo tejido económico regional.

En este sentido, durante la campaña presidencial de Donald Reagan en 1980, se propuso la creación de una zona de libre comercio entre México, Estados Unidos y Canadá, a lo que tanto mexicanos y canadienses optaron por rechazar, sin saber que pocos años después decidirían guiar sus políticas económicas alrededor de las ideas reaganistas. Tanto la política económica como comercial de los estadounidenses giró, entonces, alrededor de la apertura económica en los países cuyos recursos estratégicos se encontraban un tanto separados por la barrera del proteccionismo comercial, por lo que dentro de la elite empresarial había un amplio consenso sobre la posibilidad de liberalizar el comercio dentro de sus países con mayor influencia. En el caso de México, el interés norteamericano subyacía en la liberalización para proteger las inversiones realizadas desde décadas anteriores, además de la creciente atracción por los productos y servicios que el país ofrecía, ello sin mencionar los recursos energéticos que el país acababa de descubrir después de 1976.

De modo que respecto de la política comercial de Estados Unidos había un amplio consenso entre la elite empresarial y su gobierno, sobre la conveniencia de liberalizar el comercio hacia México y asegurar las inversiones hechas ahí, tanto por el interés de ese mercado para sus productos y servicios, como por los grandes

¹¹⁹ En 1974 la balanza comercial de los Estados Unidos había incurrido en un déficit de hasta 5.5 mil millones de dólares y, para 1980, este déficit marcó la cifra de 25.5 mil millones, llegando a 1987 con 159.6 *Ibid.*, p. 36.

recursos petroleros disponibles y la posibilidad de que el territorio mexicano fuera la plataforma para empresas de capital estadounidense que aprovechando sus materias primas, la mano de obra barata y la laxitud de la legislación ambiental, pudieran exportar a todo el mundo.¹²⁰

Concretamente, en el sector automotriz las firmas transnacionales que tenían su matriz en los Estados Unidos apostaron por una estrategia de largo plazo que articulara las capacidades específicas de cada uno de los componentes que integraban su red de producción en toda América del Norte. Para lograr lo anterior se necesitaba de un acuerdo que facilitara el flujo de recursos financieros, de capacitación, organizacionales, etcétera, para la producción que consideraba el eje de las compañías estadounidenses con el fin de incrementar su competitividad a nivel mundial. Bajo esta lógica es que se coincide en la necesidad de un tratado de libre comercio y, para mediados de 1990, los dirigentes de las tres naciones involucradas anunciaron formalmente la disposición de construir un bloque comercial en América del Norte.

En síntesis, la autoría del TLCAN debe de atribuírsele a las elites tanto económicas como políticas de los tres países, prevaleciendo la decisión de la construcción de una economía “regional” frente a las diferentes oposiciones que existieron en contra de la misma, haciendo difícil con ello una distinción entre las políticas públicas y las que son meramente de carácter privado. La política comercial emprendida por los profundos cambios económicos a nivel mundial motivados, primeramente, por la iniciativa corporativa y luego por las legislaciones de las economías centro, lograron conformar un nuevo paradigma dentro de la organización política y económica de aquellos países que habían transitado por un modelo diferente de acuerdo a sus condiciones y capacidades, haciendo que el paso al liberalismo no fuera el que se esperaba tal y como sucedió con los países desarrollados. En ese sentido, el caso de Estados y de México en esta materia arroja los resultados más evidentes al respecto.

¹²⁰ *Ibíd.*, p.42.

En seguimiento a la política de liberalización comercial, como tal el TLCAN fue aprobado el 23 de noviembre de 1993 y entró en vigor el 1º de enero de 1994, constituyendo todo un conjunto de reglas para el fomento del intercambio comercial y los flujos de inversión entre los países de la región marcando, también, una nueva etapa en el plano comercial, tecnológico y laboral en todo el mundo. Dentro de la industria automotriz, el tratado reglamentó la eliminación paulatina de los aranceles que pagaban ciertos productos ya sea para entrar o salir del país, de igual manera, estableció normas para los productores de los países miembro y los mecanismos para resolver las diferencias que pudieran llegar a surgir, todo esto dentro del marco que ya vislumbraba el nacimiento de la Organización Mundial del Comercio (OMC) antes GATT. “Con la firma del tratado, la protección arancelaria bajo de 9.9% en 1994 a 0% en 2004 y el contenido nacional obligatorio bajo de 34% en 1994 a cero (sic) en 2004 para vehículos, y de 20% a cero (sic) en autopartes. En contraste, el porcentaje en contenido regional de un producto debía tener, para ser considerado como de origen en Norteamérica, subió de un 50% en 1994 a 62.5% en 2004.”¹²¹

En relación con la industria automotriz, el TLCAN cuenta con el Anexo 300-A, formalmente denominado como “Comercio e Inversión en el sector Automotriz”, en donde se presenta información y términos generales sobre la industria automotriz de cada uno de los países miembro y los lineamientos a los que cada parte del sector deben de apegarse en la región. Dentro de este anexo llaman la atención los primeros tres artículos que lo componen, ya que en ellos se destaca la apertura y la interconexión regional que la industria automotriz deberá tener en el futuro cercano, especialmente con el objetivo de reivindicar a la región como una de las más dinámicas en torno a la producción y la competitividad del sector, así como las medidas específicas que se aplicarán en cada país durante los próximos diez años. Así pues, a la letra dicen:

- 1- Cada una de las Partes concederá a todos los productores existentes de vehículos en su territorio, un trato no menos favorable que el que conceda a cualquier productor nuevo de vehículos en su territorio de conformidad con

¹²¹ Rodríguez Peralta, Carlos Mario, *Op. Cit.*, p. 146.

las medidas indicadas en este anexo, excepto que esa obligación no se entenderá como aplicable a cualquier trato diferente que se establezca específicamente en los apéndices de este anexo.

- 2- A más tardar el 31 de diciembre del año 2003, las Partes revisarán la situación del sector automotriz en América del Norte y la eficacia de las medidas a que se refiere este anexo, con el fin de establecer las acciones que pudieran adoptarse para fortalecer la integración y la competitividad global del sector.
- 3- Los Apéndices 300-A.1, 300-A.2 y 300-A.3 se aplican a las Partes especificadas en cada uno de ellos en relación al comercio e inversión en el sector automotriz.¹²²

Es de llamar la atención cada una de las medidas que se inscriben dentro de este Anexo, en especial las relativas a cada una de las partes, ya que tanto Estados Unidos y Canadá solo hacen mención a algunas restricciones sobre la producción en México, especialmente a las reglas de comercio exterior que deben de seguirse, ya que el fondo de la legislación en esta materia se describe en el ALCCEU que ambos países introducen en este Anexo. De igual manera, resalta que la apertura comercial no se llevó a cabo inmediatamente después de 1994, pues tanto Canadá como México fijaron periodos de desgravación arancelaria en cada una de sus industrias, por ejemplo, se acordó que los Estados Unidos eliminara de forma inmediata sus aranceles a la importación de automóviles, mientras que los otros dos países lo harían por un periodo de diez años, partiendo de una tarifa del 10% en el caso de México y 4.6% en el de Canadá. Lo anterior debido a la importancia de la plataforma exportadora de los estadounidenses a todo el mundo en relación con la capacidad de Canadá y de México para el mismo fin.

Además de definir las medidas en lo relativo a los términos generales, la industria de autopartes, eliminación de aranceles, reglas para el comercio exterior, balanza comercial, reglas de origen, contenido regional y valor agregado nacional,

¹²² Anexo 300-A del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en Diario Oficial de la Nación, lunes 20 de diciembre de 1993.

el Anexo fija para México la eliminación gradual del contenido nacional en la fabricación de vehículos (Apéndice 300A.1, párrafo 5) en un lapso de diez años al igual que la eliminación de las restricciones para la importación de vehículos. Si bien la apertura del sector en México fue más allá de la entrada en vigor del tratado, lo que debe de ser de interés en estas líneas es el aprovechamiento y la inversión de la capacidad instalada para que el país se convirtiera en una plataforma de exportación para los Estados Unidos que sí abrirían su mercado de una manera más trascendental para el repunte de su industria a nivel mundial, mientras que las desgravaciones en México solo servirían para terminar de finiquitar la industria nacional de autopartes y abrir el mercado laboral y extractivo a las firmas transnacionales que habían llegado al país desde 1925.

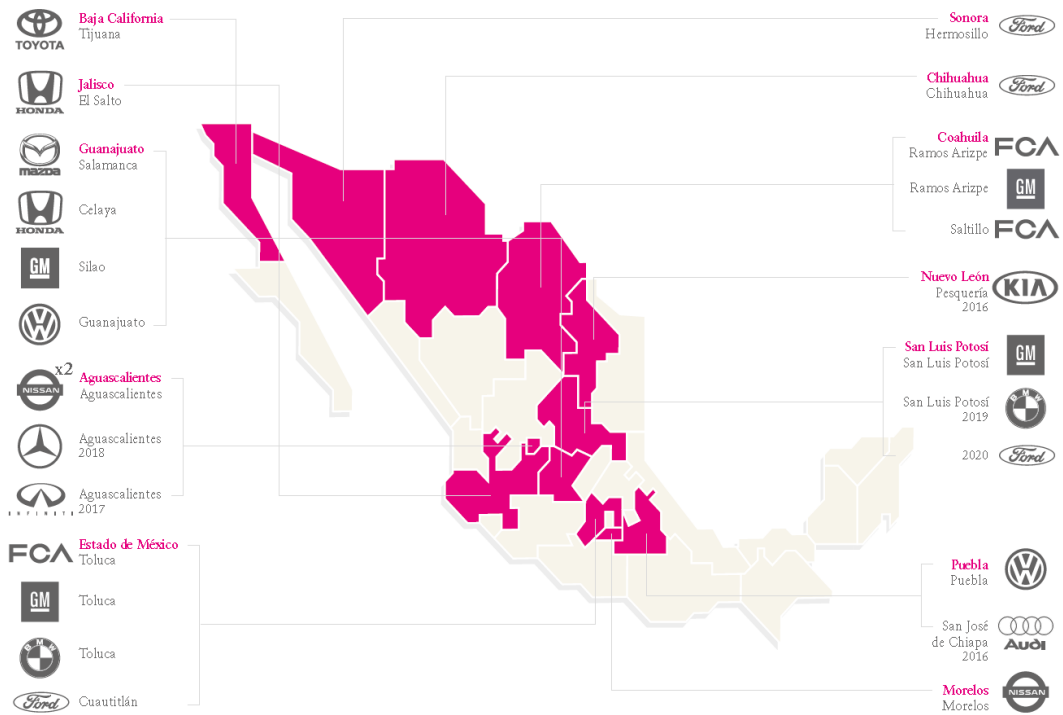
La capacidad instalada en México desde entonces a la fecha se puede resumir en los mapas 1, 2 y 3, en donde se observa la participación en el país de las empresas privadas en el sector de autopartes (Tier 1) y las ramas terminales (Tier 3) correspondientes a la de vehículos ligeros y pesados, respectivamente.



MAPA 1. Participación privada en el sector de autopartes en la industria automotriz en México.

Fuente. PROMEXICO, 2016.

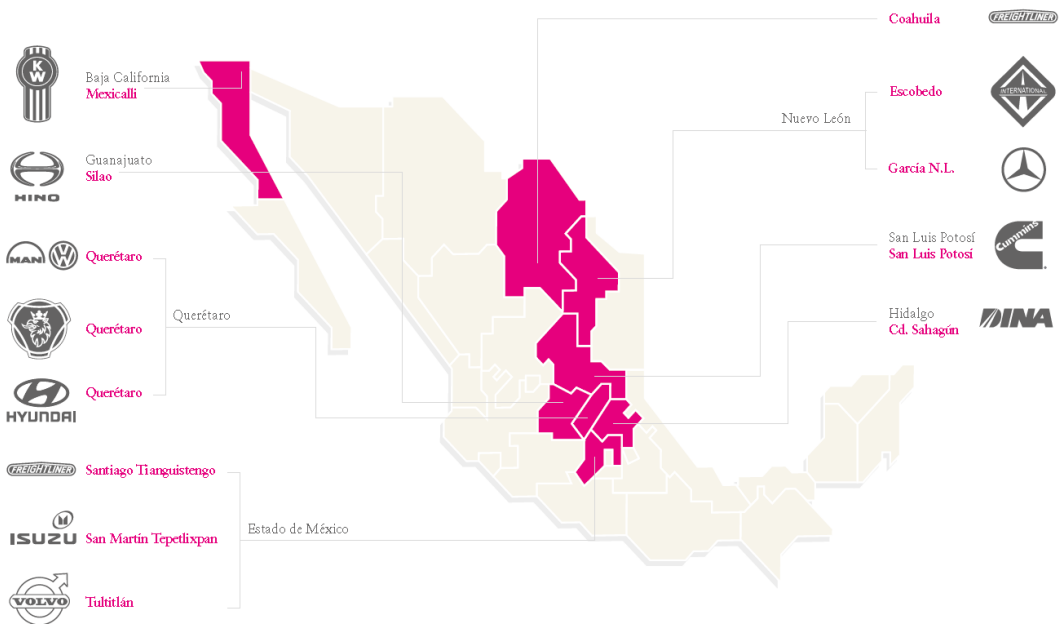
Vehículos ligeros



MAPA 2. Participación privada dentro del sector terminal de vehículos ligeros en la industria automotriz en México.

Fuente. PROMEXICO, 2016.

Vehículos pesados



MAPA 3. Participación privada dentro del sector terminal de vehículos pesados en la industria automotriz en México.

Fuente. PROMEXICO, 2016.

Desde que México se adhiere al GATT en 1986 hasta el decreto de 1989, las modificaciones a la legislación que regulaba la industria automotriz se convertirían en “trampolines” para lo que constituiría el TLCAN en 1994. En menos de una década, la industria automotriz se convirtió en un baluarte de la economía mexicana por sus implicaciones en el empleo, la manufactura, el comercio exterior y el mismo PIB, pues siendo el sector un prototipo perfecto de la industria globalizada, es una fuerte consumidora de materia primas tradicionales que impulsa otros sectores como el acero, el aluminio, el cobre, la industria de los plásticos, el agua, el vidrio, etc. La creación de un sector moderno y exportador que fuera acorde a los estándares de producción, eficiencia y costos que comenzaban a imperar en el medio internacional fue solo un paso previo a la integración como proveedor del mercado estadounidense y al mercado regional por vía del TLCAN.

Del TLCAN hay algo que es cierto, México reforzó su posición estratégica frente a otros mercados que pretendían infiltrarse en las preferencias de los consumidores norteamericanos, al mismo tiempo que fue ganando terreno dentro de este mercado, incluso, frente a competidores nacionales. La cercanía con los estadounidenses no se convertiría en el principal atractivo por la implementación de técnicas productivas como el *lean production* o el *just in time* para el país, sino que ahora tendría acceso preferencial al mercado de la zona y, desde la perspectiva automotriz, la transformación de ésta se volvería más rápida y vertiginosa dentro de un sector cada vez más global con una capacidad de producción regionalmente integrada. De esta manera, el TLCAN consolidaría todo un proceso de transformación para la industria mexicana en la gran mayoría de sus ramificaciones, pues ahora se convertiría parte de los eslabones productivos (cadenas de valor) que comenzaban a conformarse en las industrias más importantes a nivel internacional.

2.4 Evaluación del desarrollo de la industria automotriz en México.

Desde el arribo de la industria automotriz a México, ésta ha demostrado ser por diversas razones uno de los sectores industriales más importantes para el país, no solo por las implicaciones directas que ha tenido sobre el crecimiento y el desarrollo de la economía mexicana, sino porque, históricamente, ha sido uno de los pilares clave en el desarrollo del capitalismo en el Siglo XX. Como se ha visto, el aprovechamiento de las oportunidades que ofrece esta industria fue piedra angular para la consolidación de grandes empresas, primero en Estados Unidos y, después, en Europa y Asia teniendo sus respectivas vertientes -satélites- en los países periféricos en donde éstas se desarrollaron.

En el caso de México, desde 1925 con la llegada de Ford, el sector automotriz comenzaría a formar parte de la sociedad mexicana que, a la postre, encontraría en esta industria un factor de crecimiento económico más allá de los desaciertos gubernamentales en materia de política industrial. Si bien es cierto que el arribo de la industria automotriz a México se realiza bajo un contexto nada favorable para la inserción de las pocas industrias mexicanas en el ramo, los años siguientes a la reconstrucción nacional que dejaba la Revolución fueron desaprovechados por la falta de cohesión política y económica que asoló al país por poco más de un tercio de siglo. Desde un principio, la industria automotriz en territorio nacional siempre estuvo ligada a las decisiones que se tomaran al interior de las matrices de cada una de las empresas que se asentaron en el país, siendo las autoridades meras administradoras de las acciones que éstas llevaban a cabo.

La periodización que se expuso en el punto anterior, sin lugar a dudas, da pie a la realización de un análisis más profundo sobre el tema del desarrollo de la industria automotriz en México, no obstante, se puede considerar que la misma aborda y recupera los elementos esenciales acerca de la evolución del sector y permite, con ello, centrarse en un análisis concreto sobre la función que tuvo esta industria en el país y, con ciertas pinceladas, la evolución de la misma economía mexicana a lo largo del Siglo XX. En ese sentido, se puede deducir que, si la industria de los automotores no dejó de estar condicionada a las acciones que se tomaban

desde el exterior del país, esta línea evolutiva que se plantea influyó determinantemente en la configuración que tiene el sector actualmente frente al proceso de globalización y su integración a las cadenas de producción más importantes del mundo, lideradas particularmente por los Estados Unidos.

Si se toma en consideración el contexto bajo el cual se instauró la industria automotriz en México, se podrá dar cuenta del por qué el país no se insertó adecuada y rápidamente al nuevo paradigma que comenzaba a ofrecer el desarrollo y la expansión de la industria automotriz en los países centro, ello sin contemplar las capacidades que de antemano presentaba la sociedad mexicana en cuestiones como la educación y la especialización laboral al ser una economía cuyo uno de sus activos más importantes se encontraba en las actividades primarias y no industriales. Aunado a ello, las luchas fácticas que se mantuvieron después de llegada la industria y del término de la revolución hicieron aún más complicado el avance del país en materia industrial, prueba de ello se tiene hasta 1938, año en el que el Gral. Lázaro Cárdenas trató de impulsar a México hacia un nuevo polo de desarrollo por medio de la industrialización. Tuvieron que pasar trece años y numerosos vaivenes para que el país decidiera inclinarse hacia el paradigma de desarrollo industrial que en las economías centro había comenzado poco después de inicios del Siglo XIX.

Tal y como se realiza en el primer análisis sobre la dependencia en esta investigación, la llegada de este sector industrial al país se desarrolla en condiciones de reproducción (y no de producción) al igual que todos y cada uno de los avances que se realizaban en las economías occidentales; las características propias del país junto con su inestable actividad económica llevaron a que los lazos de dependencia se reprodujeran a escala micro y macroeconómica con el desarrollo de la industria pesada, solo dejando en manos de las autoridades locales la capacidad de responder ante el embate de novedosas técnicas de producción y comercialización. Después de que el Taylorismo y el Fordismo dieran pie a la construcción de un nuevo y crucial paradigma para el desarrollo del capitalismo de la primera posguerra, en México estas técnicas solo se aplicarían en principio a la

misma industria automotriz, mientras que en el centro ya se aplicaban a numerosos procesos industriales.

En ese sentido, el país comenzaría a "imitar" estos procesos industriales solo en el modelo de sustitución de importaciones, al creer que de esta manera se podría insertar dentro de ese selecto club de economías que, después de la Segunda Guerra Mundial, representarían un modelo a seguir para los países subdesarrollados o en vías de desarrollo. Si bien la implementación de este modelo fue una de las mejores iniciativas que se desarrollaron con el fin de eliminar los rezagos económicos de los países dependientes, lo cierto es que el mismo, derivado de sus carencias estructurales, no llegó a impulsar las economías de los Estados que lo pusieron en práctica. La sustitución de importaciones logró que las economías de dichos países, incluido México, gozaran de una relativa autonomía frente a los procesos que se liberaban entonces en Occidente, pues como no se había visto antes, el crecimiento económico fue gradualmente a la alza casi en comparación con las economías centro, sin embargo, lo que las economías sustitutivas no previeron fue el hecho de que la dependencia estructural no se había eliminado con solo producir algunos insumos que necesitaba la industria para su desarrollo, lo que al final determinó las posibilidades de cada uno de esos Estados dentro del circuito económico internacional.

La industria automotriz dentro de este periodo tuvo un significativo avance al terminar por insertarse dentro de la vida nacional del país, ya fuera por el impulso que se le dio desde el exterior y por el recibimiento por parte de los mexicanos que año con año engrosaban las filas del ejército productor de automóviles. Desde comienzos de la década de 1940 gracias a las necesidades de los países aliados, el repunte del sector dentro de la economía en comparación con los años anteriores fue la punta de lanza de la deslocalización por parte de las empresas a pesar de la transición a la economía de guerra que se gestó en las principales matrices de los Estados Unidos. De igual manera, el aprovechamiento de los recursos energéticos jugó un papel clave en el desarrollo industrial de México, hecho que terminó por decantar un vasto número de inversiones extranjeras en el sector manufacturero, siendo la industria automotriz una de las más favorecidas.

Desde el ensamblado de automóviles hasta la fabricación de motores y transmisiones, el crecimiento de la industria automotriz fue hasta cierto punto “estático” al no consolidar un amplio dominio sobre la economía nacional, sin embargo, lo anterior cambió a partir de que las firmas transnacionales buscaran nuevas estrategias para ampliar tanto su base productiva como consumidora buscando, desde luego, las condiciones más ventajosas que se ajustaran a los objetivos de las mismas. Como tal, la nueva estrategia internacional de este sector marcó el inicio de la era moderna de la industria en el país, pues el flujo de inversiones para la construcción de las plantas de motores y transmisiones amplió las posibilidades para que en México se desarrollaran con mayor eficiencia los procesos a los que el sector se estaba apegando de acuerdo a los objetivos planteados desde entonces.

El gradual crecimiento de la producción automotriz en el territorio nacional provocaría que el centro del país dejara de ser el foco de atención en cuanto a las inversiones del sector, pues independientemente del mercado interno al que podía satisfacer, la demanda de automóviles para las décadas de 1960 y 1970 crecería exponencialmente gracias a los ajustes que el modelo sustitutivo realizó en las economías periféricas y a la bonanza que se presentaba en el centro hasta la primera crisis del petróleo en 1973. La distribución en la frontera norte de las cadenas automotrices giró en torno a la cercanía con el mayor mercado del mundo, razón por la que las inversiones comenzaron a llegar a los límites de los estados de Coahuila, Chihuahua, Nuevo León, etc., pues las nuevas circunstancias en el ámbito internacional demandaban la reducción de costos en prácticamente todos los rubros destinados a la producción automotriz.

La orientación hacia un nuevo modelo que dejara de depender de un derroche de recursos naturales se convirtió en algo fundamental no solo para la industria automotriz, sino para todo el aparato de consumo que se había sustentado en ello después de 1945. A partir de la crisis petrolera y hasta mediados de la década de 1980 se generó toda una revolución dentro del paradigma económico internacional, pues la proliferación de nuevas ideas liberales comenzaría a delinear las características que en el futuro cercano terminarían por guiar a todo el sistema

a un cambio estructural dentro de las bases económicas que se habían formulado hasta el momento. De igual manera, la forma de producir al estilo asiático se había convertido en una de las mejores opciones (si no es que la única) que presentaba mejores rendimientos en la producción de la industria en general. Poco a poco, este cambio en los procesos productivos se reflejaría en México a través de cuantiosas inversiones de procedencia extranjera con el fin de fortalecer al sector, al tiempo que el Estado interventor dejaba de tener influencia en la programación de la política industrial.

Con el advenimiento de las ideas neoliberales que comenzaron a expandirse gracias a la influencia de los países anglosajones (Estados Unidos e Inglaterra), la periferia se veía comprometida en relación con el ajuste de las políticas económicas que comenzaron a aplicarse desde los foros multilaterales como el FMI, el BM y el GATT. El desgaste del modelo productivo junto con las fallas estructurales de la sustitución de importaciones no dio otra salida a los países dependientes del centro más que a virar su andamiaje político y económico hacia las medidas imperantes en la economía y en el comercio mundial, por lo que se pusieron en marcha cambios profundos y sustanciales en la estructura de dichas economías. Asimismo, las adecuaciones que presentó el nuevo paradigma productivo (Toyotismo) para la industria automotriz poco a poco fueron adoptadas por más sectores industriales que vieron en éste una concepción eficiente para el proclive desarrollo de la industria en casi todos los lugares a los que se pudiera llegar.

Dentro del cambio estructural las firmas automotrices en México, ya investidas dentro del nuevo paradigma productivo, cristalizaron sus inversiones realizadas una década atrás, pues con el pasar de los años terminaron por eliminar la poca competencia nacional que existía en el sector de autopartes además de construir toda una red productiva en América del Norte, siendo México el eslabón que fabricaría los vehículos sin algún otro componente mayor que agregara valor a la misma cadena. Logrado lo anterior, ahora el país solo tenía que asegurarse que la producción de vehículos se realizara de la manera más barata, eficiente y de mayor calidad por medio de la apertura comercial que se había propuesto a comienzos de la década de 1980 gracias a las medidas propuestas por los

organismos financieros una vez que adoptaron el dogma neoliberal de la época. La transición de una economía alejada del libre comercio con la mayoría del mundo ahora se encontraba en la encrucijada de dejar un modelo proteccionista de relativos buenos resultados a una en donde el *laissez faire, laissez passer* sería la premisa fundamental del crecimiento y el desarrollo económico.

El nuevo paradigma productivo que se implantó en la industria automotriz e finales de la década de 1970 abrió paso a una nueva concepción sobre la fabricación de automóviles y, al mismo tiempo, sería la antesala de la creación de un nuevo enclave dentro de la economía mundial, pues la adopción de este modelo en otros sectores de la industria sería fundamental para que los países centro buscaran nuevas formas de diversificar la producción en todo el mundo. La premisa de la Globalización no terminaría por dismantelar lo que el modelo sustitutivo había “creado” en las economías de la periferia, sino que les daría la “oportunidad” de insertarse en un nuevo proceso que prometía mayores beneficios para la población en general, sin saber que sus mismos pilares estructurales también lo llevarían, en la actualidad, a un nuevo periodo de crisis del cual no parece haber retroceso hasta el momento.

El cambio estructural en estas economías, particularmente en México, no medirían las consecuencias de un cambio tan abrupto en el camino del desarrollo económico, no obstante de que sus condiciones estructurales sugerían no hacerlo de dicha manera, pues tal como sentencia Rolando Cordera, “no solo es un problema de estabilidad del ciclo económico internacional, sino de mayor vulnerabilidad de las economías latinoamericanas por el tipo de reformas que se han adoptado y la manera en que se han instrumentado.”¹²³ Tomando esta referencia y haciendo un análisis de los resultados que se ha tenido en ese renglón en la realidad, se puede inferir que el cambio estructural en el país no solo no ha sido capaz de lograr que la economía recupere la senda estable de crecimiento y, mucho menos, de desarrollo económico que mantuvo durante el periodo sustitutivo, sino que ha profundizado las desigualdades existentes entre las clases medias del país llevándolas prácticamente a su extinción.

¹²³ Cordera Campos, Rolando y Leonardo Lomelí Vanegas, *Op. Cit.*, p. 100.

Una vez que termina el proceso de apertura en 1994, dentro del país, también, incrementó la desigualdad regional dado el incremento de productividad en los estados del centro y el norte en comparación con los del suroeste, además de que la caída de la inversión pública en sectores estratégicos también ha ido decreciendo en los estados que cuentan con un mayor rezago histórico.

Desde su ingreso al GATT, el cambio estructural de la economía mexicana ha realizado un sinfín de esfuerzos por dirigirse y definirse dentro de la economía internacional, tal y como lo definiría el gobierno salinista, globalizando la nación. La apertura hacia el comercio exterior y la liberalización de las finanzas contrajo el aumento de las inversiones extranjeras orientados, principalmente, a la manufactura de exportación, siendo el sector automotriz uno de los más beneficiados al respecto. Reflejo de lo anterior es la reconfiguración de la geografía económica de la industria con la acelerada aparición de núcleos productivos o *clusters* industriales que profundizan los encadenamientos productivos a lo largo de la franja norte y el propio centro del país, los que, a su vez, aumentaron su participación en las actividades productivas complejas dentro de la economía al destacar, también, una relativa refinación tecnológica además de una cada vez más compleja división internacional del trabajo. En ese sentido, la industria automotriz pasó de ser proveedora de un mercado doméstico a un sector que en la actualidad puede participar en los mercados internacionales teniendo como base una mejora en la calidad y en la productividad gracias a los factores que anteriormente se han descrito.

Con la apertura económica devino el aprovechamiento de las firmas transnacionales que, después de un periodo de crisis en el sector, debían de recuperar un mercado norteamericano frente a la investida del modelo japonés, con lo que atrajeron nuevas y mayores inversiones para la industria automotriz, todas buscando la eficiencia, calidad y costos más bajos que en territorio estadounidense. Ahora los flujos de capital ya no se centran en las grandes ciudades y en sus periferias, sino más bien, en el lugar más cercano al mercado de los Estados Unidos. Así pues, después de 1994 los números en ese sentido son claros, de un 52% que exportaba el país hacia el mercado vecino, en la actualidad se realizan

exportaciones equivalentes al 82.7%,¹²⁴ lo que convierte al país en el principal proveedor de vehículos a Estados Unidos, por encima de Japón y de Canadá.

Pese a lo anterior, de acuerdo a las cifras que nos presenta Carlos Rodríguez, el promedio de 1991 al 2010 en la generación de valor agregado nacional del sector, éste se ubica en el 29.79%¹²⁵ lo que nos demuestra que la reducción de la cadena de productores nacionales capaces de aportar un mayor valor agregado a los vehículos se ha estancado en comparación con el que se tuvo dentro del modelo sustitutivo, siendo este un claro ejemplo de la desarticulación de la industria nacional en beneficio de las firmas que invirtieron en cada una de sus líneas de ensamble a finales de la década de 1970. En sí, en este periodo se afianza y se profundiza la transformación del sector automotriz hacia su orientación global con marcadas características regionales destacando el papel de México como un punto estratégico para el acceso a uno de los más grandes mercados en el mundo.

De esta manera, se puede concluir con dos elementos por demás relevantes en el desarrollo, tanto de la industria automotriz en México como de la propia economía nacional con la apertura comercial y económica. Primero, el desarrollo del sector automotor ha sido uno de los claros dentro de los muchos oscuros que se han manifestado después de 1994, sin embargo, la causa de ello no es el TLCAN en sí, sino la falla estructural que manifestó el país a lo largo del desarrollo productivo de la industria desde 1925. La configuración de la propia industria automotriz en México influyó determinantemente en el perfil exportador de dicho sector de cara hacia la globalización y a su integración de la cadena productiva norteamericana, donde los Estados Unidos en conjunto con sus grandes firmas automotrices llevan las riendas de la demanda. El proceso de apertura que aquí se investiga, no es más que el punto de inflexión en donde las empresas logran consolidar una práctica que ya se venía dando acentuadamente desde principios de la década de 1980, convertir a México en una plataforma exportadora para responder con éxito a las necesidades que las mismas tenían una vez propiciada la egida globalizadora...

¹²⁴ ProMéxico, *La industria automotriz mexicana: situación actual, retos y oportunidades*, informe del sector disponible en línea, dirección URL:: http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector p. 54.

¹²⁵ Rodríguez Peralta, Carlos Mario, *Op. Cit.*, p. 179.

Este momento es el resultado de una larga historia de aciertos, en la que las empresas del sector han sabido sumarse de manera muy inteligente a la estrategia de apertura comercial del país, adaptarse a los cambios económicos globales, aprovechando las ventajas que México ofrece para hacerles frente; una historia en la que la presencia de las grandes firmas globales ha contribuido a desarrollar una cadena productiva con grandes posibilidades de vincularse a las cadenas globales del sector, y un capital humano que las principales empresas del sector han incorporado como un activo a sus estrategias de crecimiento.¹²⁶

Segundo, en lo que refiere al desarrollo de la economía nacional, se puede decir que dentro del cambio estructural que aquí compete, éste estuvo guiado por la ortodoxia económica que hace una revisión del liberalismo y que respondía a particulares intereses de expansión del capital, sin basarse en un análisis puntual y objetivo de los aciertos y deficiencias del modelo anterior y mucho menos de las oportunidades reales de la nueva estrategia de desarrollo aplicada a la realidad y a la sociedad mexicana. Las insuficiencias de hoy solo pueden ser atribuibles a los vicios de origen de la economía y no a las reformas que aún están por venir dentro del cambio estructural en el país; seguir en la misma dirección sin detenerse a realizar una evaluación objetiva de sus resultados solo hará más vulnerable la economía del país a las decisiones que se tomen fuera de las fronteras y, más grave aún, las que emanen de los emporios productivos que hoy determinan la economía internacional.

¹²⁶ Comentario realizado por Francisco N. González Díaz, Director General de ProMéxico, en la Introducción del informe *La industria automotriz mexicana: situación actual, retos y oportunidades*, 2015, p. 8.

3.- Evolución productiva de General Motors (GM) en México. El ascenso de la dependencia mexicana.

Para finalizar, se retoma el caso de General Motors (GM) que, si bien ya ha sido documentado con anterioridad para demostrar algunas etapas del desarrollo productivo del sector en México y, más recientemente, para explicar el periodo de crisis y reestructuración de la industria desde de la recesión estadounidense en 2008¹²⁷, lo que aquí se rescatará forma parte de un ejercicio analítico un tanto más profundo, no solo sobre el desarrollo de GM en el país, sino también del impacto de las firmas transnacionales en la evolución del sector a lo largo del Siglo XX y comienzos del Siglo XXI. Se realiza el estudio de GM debido al crecimiento que esta empresa ha tenido tanto en el país como en el resto del mundo en comparación con otras firmas a lo largo del periodo, ya que su evolución productiva ha sido un claro ejemplo del posicionamiento transnacional del sector que ha derivado en la reestructuración del mismo capitalismo desde la concepción *per se* de la industria.

En el mundo, GM se ubica como la cuarta productora de automóviles (tabla 3.1) solo por detrás de marcas como Toyota®, Volkswagen® y Hyundai® además de contar entre sus filas a 225 mil empleados, mientras que en México es la primera armadora de vehículos, tanto ligeros como pesados con una producción total de 72,045 unidades en 2017 (tabla 3.2). De esta producción, la empresa también se ubica como la principal exportadora de vehículos con un total de 67,566 unidades (tabla 3.3), de los cuales, el 97% se dirige hacia América del Norte (figura 1). En cuanto al empleo, GM mantiene en el país a una plantilla de más de 15 mil empleados, de los cuales 20% son mujeres.¹²⁸

¹²⁷ Véase el ejemplo de José Cruz Guzmán en las implicaciones de los cambios tecnológicos y organizacionales sobre la empresa en México en Arteaga, Arnulfo, *Proceso de trabajo y relaciones laborales en la industria automotriz* de 1992 y el estudio sobre la crisis y reestructuración de la misma industria en el Siglo XX de Luz María Jiménez, *Crisis y reestructuración de la industria automotriz en los comienzos del nuevo milenio. El caso de General Motors*, Tesis de Licenciatura, FE-UNAM, 2015

¹²⁸ Véase, S/A, General Motors de México, *Informe de Responsabilidad Social 2016*, disponible en línea, dirección URL: <http://responsabilidadsocialgm.com.mx/>, consulta: 27 de diciembre de 2017 pp.8-12.

WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION			
OICA correspondents survey			
WORLD RANKING OF MANUFACTURERS			
		Year 2015	Year 2016
Ranking	GROUP	SUM	SUM
	Total	90,297,736	94,771,814
1	TOYOTA	10,083,831	10,213,486
2	VOLKSWAGEN	9,872,424	10,126,281
3	HYUNDAI	7,988,479	7,889,538
4	G.M.	7,484,452	7,793,066
5	FORD	6,393,305	6,429,485
6	NISSAN	5,170,074	5,556,241
7	HONDA	4,543,838	4,999,266
8	FIAT	4,865,233	4,681,457
9	RENAULT	3,032,652	3,373,278
10	PSA	2,982,035	3,152,787

TABLA 3.1. Producción mundial de vehículos por empresa.
Elaboración propia con datos de la OICA, 2017.

PRODUCCIÓN TOTAL			
Empresas	DICIEMBRE 2017		
	Autos	Camiones ligeros	Total
GENERAL MOTORS	4,655	67,390	72,045
FORD MOTOR	21,212	0	21,212
FCA MÉXICO	0	45,659	45,659
HONDA	2,465	10,074	12,539
KIA	14,400	0	14,400
MAZDA	9,042	0	9,042
NISSAN	31,352	10,025	41,377
TOYOTA	2,702	6,196	8,898
VOLKSWAGEN	9,011	12,065	21,076
DICIEMBRE 2017	94,839	151,409	246,248

TABLA 3.2 Producción total de vehículos en México por empresa.
Fuente: AMIA, 2017.

EXPORTACIÓN			
Empresas	DICIEMBRE 2017		
	Autos	Camiones ligeros	Total
GENERAL MOTORS	2,378	65,188	67,566
FORD MOTOR	24,382	0	24,382
FCA MÉXICO	46	51,631	51,677
HONDA	2,169	8,714	10,883
KIA	13,810	0	13,810
MAZDA	12,830	0	12,830
NISSAN	27,916	6,442	34,358
TOYOTA	3,120	6,196	9,316
VOLKSWAGEN	14,399	13,502	27,901
DICIEMBRE 2017	101,050	151,673	252,723

TABLA 3.2 Exportación total de vehículos de México por empresa.

Fuente: AMIA, 2017.



FIGURA 1. Envío de exportaciones de GM de México.

Fuente: General Motors de México, 2017.

Es de resaltar el papel que las exportaciones tienen en la actualidad, pues al finalizar 2017, se presentaron cifras históricas de acuerdo a la AMIA, ya que en el último mes de 2017 se exportaron 252,723 vehículos ligeros, mostrando un incremento de 16.7% con respecto a los vehículos exportados en el mismo mes del 2016. Con ello suman 3,102,604 unidades enviadas al extranjero durante 2017, para un incremento de 12.1% comparado a las 2,768,268 unidades exportadas en 2016 (tabla 3.3).¹²⁹

Región de destino	DICIEMBRE		Cambio %	Participación	
	2016	2017		2016	2017
EE.UU.	169,283	187,474	10.7%	78.1%	74.2%
Canadá	17,084	14,843	-13.1%	7.9%	5.9%
Latinoamérica	17,514	20,864	19.1%	8.1%	8.3%
Europa	8,230	19,805	140.6%	3.8%	7.8%
Asia	1,876	4,797	155.7%	0.9%	1.9%
África	57	736	1191.2%	0.03%	0.3%
Otros	2,601	4,204	61.6%	1.2%	1.7%
Exportación Total	216,645	252,723	16.7%	100.0%	100.0%

Región de destino	ENE – DIC		Cambio %	Participación	
	2016	2017		2016	2017
EE.UU.	2,133,724	2,335,245	9.4%	77.1%	75.3%
Canadá	246,324	267,219	8.5%	8.9%	8.6%
Latinoamérica	202,306	240,431	18.8%	7.3%	7.7%
Europa	115,739	168,058	45.2%	4.2%	5.4%
Asia	28,214	38,969	38.1%	1.0%	1.3%
África	402	2,383	492.8%	0.0%	0.08%
Otros	41,559	50,299	21.0%	1.5%	1.6%
Exportación Total	2,768,268	3,102,604	12.1%	100.0%	100.0%

TABLA 3.3. Exportación de vehículos en México según destino en 2017.

Fuente: AMIA, 2017.

Los datos de exportación por regiones durante el 2017 muestran el mayor crecimiento para Europa y Latinoamérica. La principal región de destino de nuestras exportaciones la integran los países TLCAN representando el 83.9% del total exportado. En lo que respecta a la exportación por países durante el último mes del año, son los mercados de Estados Unidos e Italia los que muestran mayor variación positiva en términos absolutos (tabla 3.4).¹³⁰

¹²⁹ AMIA, Boletín de prensa, disponible en línea, dirección URL: <http://www.amia.com.mx/descargarb.html>, diciembre, 2017.

¹³⁰ *Ídem.*

Ranking 2016	Ranking 2017	PAIS	Diciembre 2016	Diciembre 2017	Participación 2017	variación	
						porcentual	absoluto
1	1	Estados Unidos	169,283	187,474	74.2%	10.7%	18,191
2	2	Canadá	17,084	14,843	5.9%	-13.1%	-2,241
3	3	Alemania	6,418	9,572	3.8%	49.1%	3,154
5	4 ↑	Brasil	4,116	5,515	2.2%	34.0%	1,399
26	5 ↑	Italia	164	3,884	1.5%	2268.3%	3,720
4	6 ↓	Colombia	5,276	3,020	1.2%	-42.8%	-2,256
7	7	Chile	1,445	2,519	1.0%	74.3%	1,074
11	8 ↑	China	406	2,144	0.8%	428.1%	1,738
6	9 ↓	Argentina	2,539	1,892	0.7%	-25.5%	-647
16	10 ↑	Ecuador	291	1,609	0.6%	452.9%	1,318
		Otros países	9,623	20,251	8.0%	110.4%	10,628
		Total	216,645	252,723	100.0%	16.7%	36,078

TABLA 3.4. Principales destinos de exportación de vehículos de México (diciembre 2017).

Fuente: AMIA, 2017.

Durante 2017, los vehículos ligeros que México vendió al exterior tuvieron como destino principal Estados Unidos, representando el 75.3% del total de las exportaciones, la segunda posición fue para Canadá con el 8.6%, y en tercer lugar está Alemania con el 3.1% (tabla 3.5)¹³¹

Ranking 2016	Ranking 2017	PAIS	Ene - Dic 2016	Ene - Dic 2017	Participación 2017	variación	
						porcentual	absoluto
1	1	Estados Unidos	2,133,724	2,335,245	75.3%	9.4%	201,521
2	2	Canadá	246,324	267,219	8.6%	8.5%	20,895
3	3	Alemania	79,181	96,753	3.1%	22.2%	17,572
4	4	Colombia	49,764	50,067	1.6%	0.6%	303
5	5	Brasil	46,046	49,043	1.6%	6.5%	2,997
6	6	Argentina	38,994	40,635	1.3%	4.2%	1,641
7	7	Chile	19,189	26,581	0.9%	38.5%	7,392
17	8 ↑	Italia	3,549	17,310	0.6%	387.7%	13,761
9	9	Puerto Rico	10,370	14,916	0.5%	43.8%	4,546
8	10 ↓	China	12,141	14,325	0.5%	18.0%	2,184
		Otros países	128,986	190,510	6.1%	47.7%	61,524
		Total	2,768,268	3,102,604	100.0%	12.1%	334,336

TABLA 3.5. Principales destinos de exportación de vehículos de México (enero-diciembre 2017).

Fuente: AMIA, 2017.

¹³¹ *Ídem.*

Para el mercado de vehículos ligeros en Estados Unidos se comercializaron 17,134,733 vehículos ligeros durante 2017, 1.9% por debajo de lo registrado en 2016. En diciembre de 2017 los vehículos mexicanos representaron el 11.7% del total de vehículos ligeros vendidos en Estados Unidos, mientras que en el acumulado del año se exportaron 2,335,245 unidades, las cuales representan el 13.6% del total de las ventas de vehículos ligeros en dicho país (tabla 3.6).¹³²

Diciembre				Enero – Diciembre			
Origen	2016	2017	Variación	Origen	2016	2017	Variación
Alemania	65,200	59,452	-8.8%	Alemania	670,236	599,076	-10.6%
Japón	174,230	169,359	-2.8%	Japón	1,649,601	1,714,382	3.9%
Corea	75,731	68,139	-10.0%	Corea	947,986	821,338	-13.4%
México	169,283	187,474	10.7%	México	2,133,724	2,335,245	9.4%
Otros	68,397	73,783	7.9%	Otros	584,911	709,315	21.3%
EE.UU. Y Canadá	1,128,727	1,037,586	-8.1%	EE.UU. Y Canadá	11,478,319	10,955,377	-4.6%
TOTAL	1,681,568	1,595,793	-5.1%	TOTAL	17,464,777	17,134,733	-1.9%

TABLA 3.6. Participación de México en la venta de vehículos ligeros en EE.UU.

Fuente: AMIA, 2017.

El papel de la empresa transnacional en general, juega un papel determinante en ese sentido, pues bien, el capitalismo contemporáneo y la organización de las mismas relaciones internacionales no podría entenderse sin recurrir a la comprensión puntual de este actor desde comienzos del Siglo XX y, más concretamente, durante los últimos cincuenta años. Es verdad que hasta aquí se ha descrito la dependencia entre naciones centro y países periféricos refiriéndose al caso de Estados Unidos y de México, pero lo que no se ha desmarañado es el papel activo que han jugado los mecanismos por los cuales esta dependencia se ha reproducido y ampliado sin aparente control tanto en estos dos países como por todo el mundo.

Bien es sabido que el rol de la empresa transnacional es un elemento que ha marcado a la sociedad desde mediados del Siglo pasado y que, sin duda, seguirá teniendo una posición preponderante durante los próximos años, no obstante, aún

¹³² *Ídem*

se sigue tomando al Estado como uno de los garantes y cuasi único interlocutor de la vida internacional cuando se ha visto, hasta este punto, que algunas de las acciones estatales se han realizado con base en ciertas determinaciones emanadas no desde los gobiernos de los países centro, sino desde las matrices en donde se alojan las compañías transnacionales. El crecimiento exponencial de las actividades de cada empresa ha llevado a que su internacionalización, con el fin de obtener mayores ganancias, sea un objetivo que debe de materializarse sin tomar en consideración las necesidades o los impactos negativos que se manifiestan con su sola presencia en una sede externa a su matriz.

Más allá de un dilema moralista, hoy la economía mundial se enfrenta a problemas más complejos que deben de atajarse de manera transversal y no recurrir a la evidencia que se presenta por medio de las empresas de alcance internacional es dejar de lado la influencia del sector privado que, en algún momento, podría ser clave para el desarrollo para la vida en sociedad, incluso en un nivel superior al cual hoy se condiciona a la mayoría de los conjuntos sociales en el mundo. Por ello, desentrañar el pasado de un proceso transnacional se vuelve fundamental para comprender el presente y sentar las bases proactivas que lleven a buen puerto las relaciones entre los diversos actores que hoy tienen cabida dentro de la sociedad internacional. Las empresas y los Estados hoy se vuelven parte concomitante de ese eje, pues mientras las primeras actúen a la sombra de los segundos, no habrá otro resultado lógico más que el que se ha demostrado en los últimos años de crisis.

Regresando al tema de la industria automotriz en México, se podrá comprobar si es que la evolución de la industria automotriz, responde a las premisas que hasta aquí se han expuesto sobre la injerencia de las firmas transnacionales, desde la transición de los modelos organizacionales en el trabajo con Taylor, hasta las modificaciones más recientes de la estructura económica internacional, así como su impacto en la industria mexicana. Asimismo, se podrá dilucidar si es que la injerencia del exterior corresponde a los factores que se han delimitado con anterioridad en el caso de México en relación a las medidas que se han tomado con

el fin de guiar al país a un mejor crecimiento y desarrollo económico desde la perspectiva de esta industria.

3.1 Nacimiento del imperio automotriz de General Motors.

A comienzos del Siglo XX, General Motors se consolidó en 1908 como una empresa cien por ciento automotriz de la mano de William Durant, quien anteriormente se dedicaba a la fabricación de carrosas tiradas por equinos. La creación de GM como un verdadero clúster automotriz deviene de la integración de las marcas Oldsmobile, Buick, Pontiac y Cadillac en Detroit. Junto con Ford y Chrysler, GM se convertiría en una de las más grandes empresas estadounidenses en torno a la producción y venta de vehículos en el mundo, título que a la postre debería de cuidar tras la adaptación de los nuevos esquemas productivos y de organización que se generarían después de la década de 1960.¹³³

La competencia con la producción de Ford desde el comienzo fue uno de los obstáculos a vencer para GM, por lo que la alianza con otras firmas, ya sea de componentes o de otros sectores productivos, fue uno de los primeros pasos de la empresa dentro del mundo de la industria automotriz a gran escala. Después de conglomerar a las marcas antes mencionadas, Durrant se asoció con Louis Chevrolet, conductor suizo de autos de carrera de Buick con el fin implementar la marca Chevrolet, la misma que hasta el día de hoy sería uno de los símbolos más importantes para GM alrededor del mundo por la variedad de modelos que esta marca traería para el consumo cotidiano. Para 1911 se fundó la *Chevrolet Motor Car Company*, que fuera conducida por el mismo Chevrolet hasta 1914, año en que regresó a las carreras de autos. Sin embargo, la institucionalización de la marca habría de dar a GM la posibilidad de competir con Ford por medio de la fabricación

¹³³ Véase: Womack P., James y Daniel T. Jones, *The machine that changed the World*, Edit. Mc Graw-Hill, Estados Unidos, 1993, p. 18.

de autos compactos y más económicos que hasta entonces no producía GM con el resto de sus marcas.¹³⁴

Pese a crear el sistema de holdings multimarca con diferentes líneas de automóviles, Durant no representó una competencia seria contra el Modelo T de Ford, quien se posicionó como la automotriz más grande de los Estados Unidos (y del mundo) hasta finalizar la década de 1920, cerca de la Gran Depresión, por lo que en 1919 Pierre Du Pont, presidente de GM desde 1914, nombró a Alfred P. Sloan como nuevo director general de la compañía. Graduado del Massachusetts Institute of Technology (MIT), Sloan introdujo las mejoras necesarias para que GM despuntara por encima de Ford en la preferencia de los mercados además de reforzar el modelo de producción en masa que, con él, se convertiría realmente en el modelo a seguir de toda la industria capitalista de la época.¹³⁵

Después de la Primera Guerra Mundial, Ford y la GM de Sloan brillaron a lo largo de dos décadas de producción automotriz en masa, sacando de los mercados más grandes a los productos artesanales que terminaron siendo solo un arquetipo de producción suntuosa, tanto en la industria del automóvil como en el resto en donde se pudieron aplicar los métodos del hasta entonces novedoso esquema de producción. Después de la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos se haría de la economía internacional en gran parte gracias a las aportaciones de estos dos personajes dentro del sector. Ejemplo de ello es que para 1926, los automóviles de Ford se producían en 36 ciudades de los Estados Unidos y en 19 países extranjeros.¹³⁶

El complemento entre Ford y Sloan surge a partir de la necesidad de conglomerar un aparato industrial que convergiera en la expansión de las industrias que acompañaban a las automotrices. La misma industria de los automóviles como se veía en ese entonces no podía ascender sin que las empresas dedicadas a la fabricación de sus componentes también lo hicieran de manera exponencial, algo

¹³⁴ Véase: Weisberger, Bernard A., *The Dream Maker: William C. Durant, Founder of General Motors*, Edit. Little Brown, 1979, pp. 42-47.

¹³⁵ Véase: Sloan, Alfred P. Jr., *My Years with General Motors*, Edit. eNet Press, Estados Unidos, 1963, pp. 63-69.

¹³⁶ Womack P., James y Daniel T. Jone. *Op. Cit.*, p. 21.

que Ford no vislumbraba al pensar que la sola concentración de la producción automotriz se encontraba asegurada dentro de la Ford Company. Por su parte, durante la gestión de Durant para GM los errores en la administración de la empresa estaban conduciendo a la misma situación por la que atravesaba Ford a finales de la década de 1910; las empresas de GM producían más automóviles en relación a las necesidades del mercado y la disposición de materias primas no se encontraba al alcance para mantener este ritmo de producción, por lo que la elección de Du Pont y de Sloan al frente de la compañía no se hizo esperar.¹³⁷

Sloan vio dos problemas fundamentales dentro de GM que tenían que resolverse si es que ésta quería sobresalir en el campo de la producción automotriz y desbancar a Ford del primer puesto que ocupaba prácticamente desde su creación. El primero de ellos era que la compañía debía de gestionar a sus empresas subsidiarias de manera profesional y que, el segundo, esto debía de hacerse con base en el producto básico de Henry Ford con las nuevas técnicas de producción para atajar con certeza sus problemas organizativos. Ambas problemáticas no eran ajenas a las necesidades de la Ford Company, sin embargo, la diferencia radicaría en que el mismo Ford nunca quiso ver este par de controversias y, por consiguiente, no pudo crear un sistema de organización y gestión para guiar eficazmente a todo el sistema de fábricas, operaciones de ingeniería y de mercadeo que la misma producción en masa requería para su expansión.

Propiamente Sloan encontró la solución a cada uno de estos problemas. Primero creó un sistema de gestión con divisiones centralizadas que eran supervisadas y gestionadas por pequeñas sedes centrales tanto para las ensambladoras como para los fabricantes de componentes por medio de informes detallados en donde se incluían las ventas, cuotas de mercado, stocks, gastos e ingresos, así como los balances del capital de aquellas divisiones que requerían de inversiones por parte de las oficinas en Detroit. De igual manera, con el fin de satisfacer el amplio mercado al que GM aspiraba, Sloan desarrolló una gran cantidad de productos compuesta por cinco modelos de vehículos (algo que Ford

¹³⁷ Véase: *Ibíd.*, p.33

aún no aceleraba) que iban desde lo más accesible a lo más suntuoso, de los Chevrolet a los Cadillac, lo que cómodamente se acomodaría a cualquier clase social que deseara un automóvil. Por último, aprovechando los lazos que Du Pont sostenía con la banca, particularmente con J. P. Morgan, se establecieron numerosas fuentes de financiamiento que estarían disponibles en caso de necesitarse.¹³⁸

Los resultados para esta estrategia multidimensional no se hicieron esperar, la idea de las divisiones descentralizadas funcionó también para organizar y gestionar las sucursales externas de GM, no importando que éstas se encontraran del otro lado del mundo. La fabricación y venta de unidades en Alemania con Opel, Reino Unido de la mano de Vauxhall¹³⁹ y otros países se convirtieron en empresas autosuficientes solo siendo supervisadas desde Detroit. Las ideas básicas de gestión de Sloan resolvieron los problemas que impedían la extensión de la producción en masa al tiempo que se crearon nuevas posiciones laborales como los directivos financieros y los especialistas de marketing para complementar las actividades ingenieriles; la división profesional del trabajo se encontraba más delineada de lo que se encontraba en Ford.

En lo que respecta a la producción final, Sloan a través de estas estrategias logró disminuir los costos de fabricación de cada vehículo, lo que la estandarización de Ford no permitía, lo que le brindó la oportunidad de crear más y variados modelos para los consumidores. Además, la gestión del crédito que alcanzó la financiación respaldada por los bancos permitió a la producción de GM realizarse sin problema alguno, aparte de que puso en las manos de los consumidores automóviles sin la necesidad de tener el pago de contado. Sloan dio a GM el posicionamiento necesario para ser imitada por la competencia durante poco más de veinte años a partir de la década de 1930. De esta forma, GM se desarrolló como líder del sector

¹³⁸ Véase: R. Morris, Charles, *Op. Cit.*, mins. 57-72.

¹³⁹ General Motors se convirtió en la primera empresa global al comprar la empresa Vauxhall del Reino Unido en 1925; en 1929 controlaba 80% de Adam Opel en Alemania. Jiménez Ramírez, Luz María, *Crisis y restructuración de la industria automotriz en los comienzos del nuevo milenio. El caso de General Motors*. Tesis de Licenciatura, FE-UNAM, 2015, p. 119.

automotriz y sus métodos de organización fueron implementados en otras industrias gracias a los resultados que arrojaron dentro de la industria automotriz.¹⁴⁰

Ante el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, la producción automotriz se redujo drásticamente, tanto que las ensambladoras menos importantes tuvieron que cerrar, mientras que las de los países en donde se encontraban las matrices junto con algunas externas, como la de GM en el Distrito Federal, volcaron su producción hacia la economía de guerra, esto es, que comenzaron a fabricar vehículos para los países que se encontraban en conflicto, principalmente camiones de guerra. Esta situación aparejó grandes disputas entre las filiales que se encontraban tanto en los países del Eje como dentro de los Aliados, ya que una vez que terminara el conflicto habría que ver cuál de ellas se supeditaría a la normatividad de las naciones vencedoras. De igual manera, se mantuvo la preocupación de si los nazis nacionalizarían las fábricas estadounidenses en Alemania, sin embargo, aún después de que los mismos tuvieran el control de las fábricas, no decidieron nacionalizarlas.

Para GM el caso más representativo es el que se vivió entre Opel (filial alemana) y las oficinas centrales de Detroit, en donde se llegó al acuerdo de que la matriz sería trasladada al país que resultara triunfador del conflicto. Una vez que terminó la batalla, las cosas no cambiaron del todo para ambas filiales; la matriz continuaría asentada en Detroit y Opel sería gestionada desde las oficinas centrales. La posición de GM en el conflicto mundial, pese al cierre de plantas y la caída en la producción civil, no se vio mermada al enfocar sus esfuerzos a la fabricación de vehículos militares para ambos bandos, con lo que compensó el freno de la economía civil para que, después de la guerra, pudiera continuar con la producción de vehículos de manera normal.¹⁴¹

Si se toma en consideración las prácticas de fabricación de Henry Ford en conjunto con las novedosas técnicas de marketing y de gestión de Alfred Sloan, el modelo de producción en masa habrá adquirido la madurez necesaria para expandirse rápidamente por las industrias de todo el mundo. Dos décadas de

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 125.

¹⁴¹ Womack P., James y Daniel T. Jone. *Op. Cit.*, p. 48.

triunfos fue lo que representó este modelo después de su ampliación una vez terminada la segunda gran guerra. Por su parte, las automotrices estadounidenses dominaron la industria mundial del sector y el mercado norteamericano contabilizó el mayor porcentaje de ventas en el mundo. La mayoría de las industrias que pudo aplicar esta metodología de producción, lo hicieron de forma exitosa también¹⁴²; la receta de la producción a gran escala terminó por marcar esta parcela de la historia de la humanidad.

En 1955, las vastas dimensiones y la penetración a la que había llegado la industria automotriz y el modelo de producción en masa, fue el punto más alto del éxito del binomio norteamericano en todo el mundo al registrar la venta de siete millones de vehículos. Sin embargo, 1955 también representó la salida de Sloan de GM y la caída cuesta bajo del consumo automotriz para las firmas estadounidenses; de cubrir el mercado mundial en un 99%, para mediados de la década de 1980 las ventas de las firmas norteamericanas se situaron en un 75%, una disminución de aproximadamente un 25% desde entonces.¹⁴³ Para el caso de México, la participación de las empresas estadounidenses en el mercado de automóviles en 1980 solo representaba el 46.7% del total, mientras que en 1965 era de 70.7% (tabla 3.7). El modelo de producción en masa no pudo mantener la hegemonía de la industria automotriz americana por siempre.

PARTICIPACION DE LAS EMPRESAS ESTADOUNIDENSES EN MEXICO 1965-1980

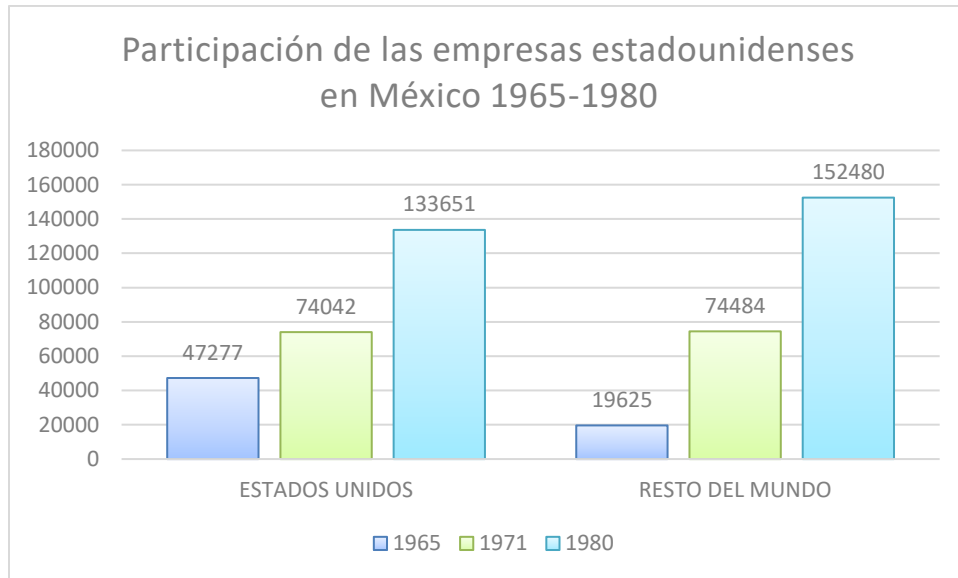
AÑO	TOTAL	ESTADOS UNIDOS	RESTO DEL MUNDO	EU/TOTAL (%)
1965	66,902	47,277	19,625	70.7
1971	148,526	74,042	74,484	49.9
1980	286,041	133,651	152,480	46.7
1965-1971	733,342	438,515	294,827	59.8
1971-1980	2,025,377	1,025,377	1,103,491	48.2
1965-1980	2,713,684	1,389,850	1,323,834	51.2

TABLA 3.7. Participación de las empresas automotrices estadounidenses en México en comparación del resto del mundo 1965-1980.

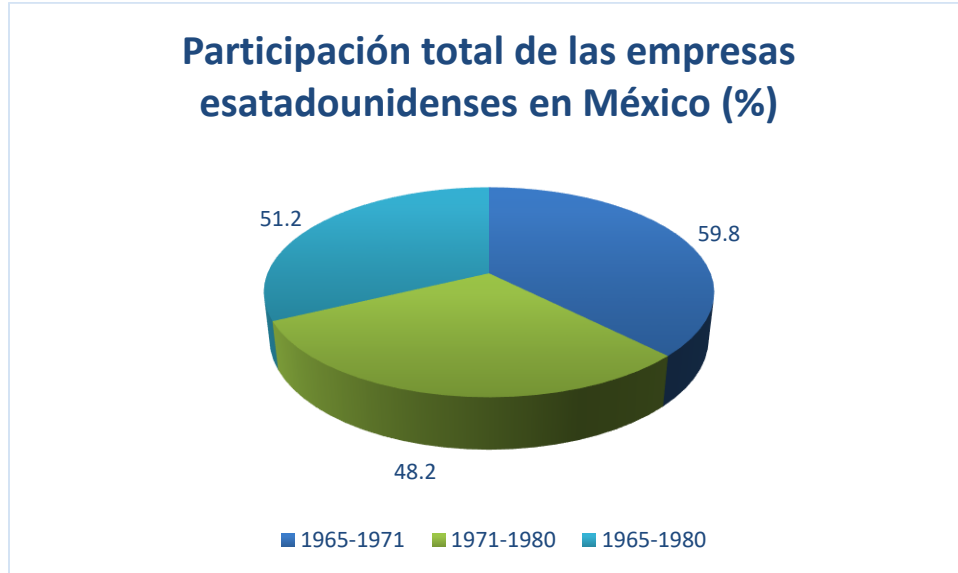
Elaboración propia con datos de la AMIA, 1985.

¹⁴² Véase: *Ibíd.*, pp. 57-63.

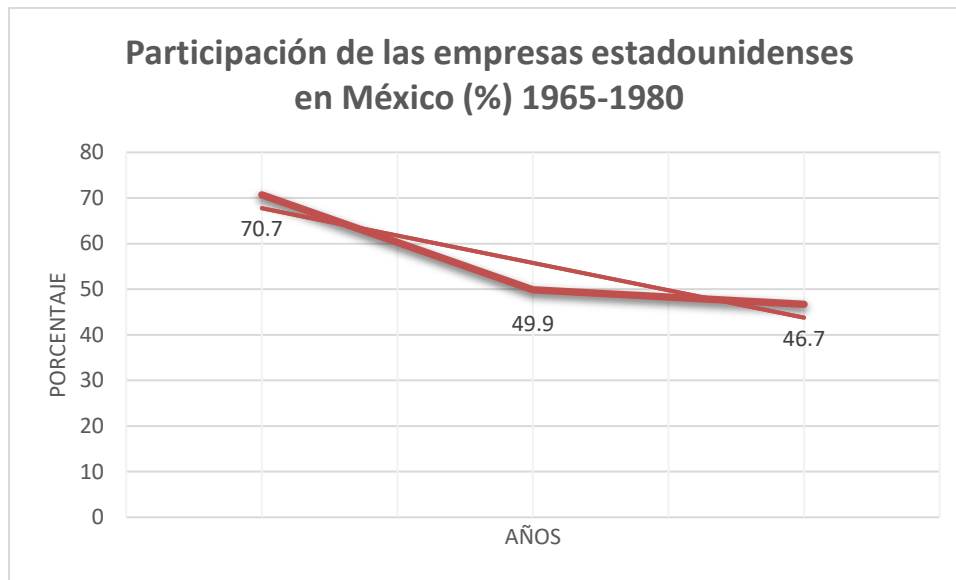
¹⁴³ S/A, *Automotive news market data book*, Edición 1990, Estados Unidos, p.3.



GRÁFICA 3.1. Participación de las empresas automotrices estadounidenses en México en comparación del resto del mundo 1965-1980.
Elaboración propia con datos de la AMIA, 1985.



GRÁFICA 3.2. Participación promedio de las empresas automotrices estadounidenses en México 1965-1980.
Elaboración propia con datos de la AMIA, 1985.



GRÁFICA 3.3. Participación porcentual de las empresas automotrices estadounidenses en México 1965-1980.

Elaboración propia con datos de la AMIA, 1985.

Desde este momento se puede apreciar que el modelo de producción en masa dejó de ser una opción para la acumulación capitalista debido a la caída en las tasas de ganancia de las empresas norteamericanas. De igual manera, el ascenso en el número de trabajadores sindicalizados dentro de la industria disminuyó los beneficios corporativos que había traído la estandarización de la producción pues “la organización de los trabajadores para satisfacer sus demandas en prestaciones, antigüedad, horas trabajadas etc., producto de las políticas del *Estado de bienestar*, redujo considerablemente la eficiencia de la producción en masa.”¹⁴⁴ Con lo anterior, aunado a las condiciones económicas de la economía internacional referentes a la crisis del petróleo y la recuperación económica por parte de Europa y Japón, condujo a la merma de la venta y la producción automotriz estadounidense.

Como se revisó conceptualmente en el capítulo uno y prácticamente en el cambio de paradigma económico en el capítulo dos de esta investigación, el sistema

¹⁴⁴Jiménez Ramírez, Luz María, *Op. Cit.*, p. 38.

de producción que desarrolló la automotriz Toyota en el Japón reducía sustancialmente el tiempo, el esfuerzo y los costos que eran necesarios para un productor en masa, como lo era GM, para realizar un vehículo nuevo, por lo que Toyota podía ofrecer un producto más barato con el mismo presupuesto y recursos de una ensambladora en masa. Los métodos de la producción toyotista de los japoneses comenzaron a llamar fuertemente la atención de los consumidores alrededor del mundo, no solo por la eficiencia con la que se realizaban los vehículos, sino por las soluciones que comenzaron a dar factores como la calidad de sus componentes y el ahorro que significaba el uso de sus motores en tiempos en donde el petróleo escaseaba por sus elevados precios. La crisis en el modelo de producción que devino de los conceptos aplicados en Japón a finales de los años setenta hizo que GM revirara algunos de sus aspectos fundamentales para hacer frente a las nuevas condiciones que empezaban a imperar en el mercado, particularmente en su sistema de producción.¹⁴⁵

3.2 Cambio en el modelo de producción. El toyotismo y el intercambio con General Motors en la reestructuración del capitalismo.

El toyotismo, como se le ha denominado al novedoso sistema de producción de finales de los años cincuenta, es la piedra angular dentro de este análisis, ya que desde su aparición podemos comprobar cuáles ha sido los efectos que éste ha tenido dentro de la reestructuración de cada una de las industrias que hasta entonces utilizaban la forma de producir en masa y, por obvias razones, dentro de capitalismo internacional. A primera vista se puede observar que el toyotismo influye dentro del proceso productivo en cuanto al volumen de fabricación de los automóviles en relación con la producción occidental, especialmente norteamericana, pues mientras los japoneses mantenían la producción de un solo modelo por cuatro años, las firmas occidentales hacían lo mismo a lo largo de casi una década, lo que

¹⁴⁵ Véase: Womack P., James y Daniel T. Jone. *Op. Cit.*, p. 76-79.

proveía a Toyota de un mejor rendimiento en torno al consumo final de cada vehículo que producían.

La diferencia entre una y otra forma de producción significaba que durante la vida de un modelo japonés se fabricaban 500 mil unidades (125,000 x 4), mientras que las compañías occidentales fabricaban 2 millones (200,000 x 10) una diferencia de cuatro a uno. Para las empresas de occidente esto representaba una baja competitividad de los productos y por lo tanto una disminución de la demanda.¹⁴⁶

La nueva organización del trabajo guiada por los conceptos *Kan-Ban*, *lean production* y *just in time* de la industria japonesa pronto comenzarían a voltear las miradas de las empresas norteamericanas y europeas que cayeron en cuenta de que la pérdida del mercado del cual se habían apropiado poco a poco dejaba de comprar sus vehículos. La expansión de esta nueva organización se haría de manera acelerada gracias a la profundización de las redes de comercio internacional fincadas en la segunda posguerra que hacían más fácil la interconectividad de todo el mundo, no sucedió, como el caso del modelo de producción en masa, que tardaría más de treinta años en llegar a conquistar los espacios comerciales de la mayor parte del mundo. Por el contrario, los métodos japoneses se volverían patentes una vez que se comprobó que éstos eran la causa de la crisis automotriz de Occidente y que podían ser aplicables a toda la industria en general tal y como lo había implementado el modelo imperante hasta entonces.

Por su parte, GM y toda la industria automotriz en general, no analizaron las posibilidades de un cambio abrupto en la concepción de la producción en masa, al contrario, consideraban que el modelo en el cual se habían desarrollado continuaría prácticamente por tiempo indefinido antes de que ellos mismos hicieran algo diferente. En ese sentido, las innovaciones marcadas por Toyota significaron un punto de quiebre para las consideraciones que tenían las firmas dominantes del mercado automovilístico, pues antes de que lo consideraran prudente, debían de cambiar sus estrategias con el fin de que no perdieran las posiciones que las había costado ganar a lo largo de casi tres décadas de expansión.

¹⁴⁶Jiménez Ramírez, Luz María, *Op. Cit.*, p. 122.

Ante esta situación, y con el contexto internacional poco alentador, dentro de GM se optó por el mejoramiento de su tecnología para que ésta le permitiera reemplazar a parte de sus trabajadores en lugar de apostar primeramente a la producción ajustada. En ese entonces, GM producía cinco modelos básicos en su gama, Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Cadillac y Buick, los cuales compartían la mayoría de sus componentes internos, solo el chasis, el motor y la carrocería eran diferentes, por lo que fabricar un nuevo modelo con base en el sistema de producción que realizaba Toyota significaba modificar toda la interacción entre los cinco departamentos que producían estos modelos.¹⁴⁷ Lo anterior, como puede verse, fue pilar de la producción en masa con Sloan, pero ahora significaba un lastre para el desafío que representaba la producción toyotista.

El diseño de un nuevo modelo bajo el sistema de producción en masa necesitaba de un tiempo aproximado de tres millones de horas de ingeniería, equivalentes a unos sesenta meses de trabajo. En contraparte, la producción japonesa solo invertía 1.7 millones de horas y solo 46 meses para su entrega final al consumidor.¹⁴⁸ Más allá del remplazo de trabajadores, los beneficios de la producción en Toyota representaban mucho más que la simple remoción de la mano de obra.¹⁴⁹ En adición a ello, otro factor que detentó la reestructuración para GM fue que en el periodo de la posguerra la compañía dominaba entre el 40% y 50% del mercado estadounidense, por lo que en principio fue la empresa más afectada al caer las ventas en el país, que si se compara con la estrategia de Ford, el error fue depender mayoritariamente del mercado nacional y no tener un “auto mundial” como lo hizo esta última desde su expansión internacional.

Para finales de la década de 1970, GM adoptó la estrategia de producir un auto mundial al estilo Ford, además de que implementó un plan de inversión a nivel internacional para lograr su expansión. De acuerdo con Jordy Micheli, esta inversión

¹⁴⁷ Farber, David, *Sloan Rules: Alfred P. Sloan and the Triumph of General Motors*, Edit. University of Chicago Press, 2002, p. 84.

¹⁴⁸ Womack P., James y Daniel T. Jones, *Op. Cit.*, p. 93.

¹⁴⁹ En realidad, la producción en el toyotismo permitió una mayor intensificación del trabajo obrero, con lo que disminuyó el tiempo de trabajo socialmente necesario para la producción de vehículos, no obstante, se incrementó la explotación de los trabajadores y los beneficios de la empresa con la obtención de plusvalía absoluta y plusvalía relativa. Véase: Jiménez Ramírez, Luz María, *Op. Cit.*, p. 123.

alcanzó los 40 mil millones de dólares a lo largo de un quinquenio, otorgando 32 mil millones a sus plantas productivas en los Estados Unidos, 6 mil millones a las que se encuentran en Europa y 2 mil millones para el resto del mundo.¹⁵⁰ De igual manera, existió la apertura de plantas en el viejo continente para cada uno de los procesos que involucraba la creación de vehículos (ensamblado, estampado, autopartes, motores, componentes) a la vez que en América Latina se abrió una planta de motores en Brasil y una de ensamblado y de motores en México.

No obstante de las inversiones realizadas para que la producción de GM abasteciera a los mercados más grandes del mundo, la atención principal de las oficinas de Detroit se centraba en el mercado japonés que ya se encontraba dominado por Toyota ampliamente, por lo que en 1971 adquirió 34.2% del capital de Isuzu y para 1981 se hizo del 5.3% de Suzuki.¹⁵¹ Ante un panorama poco favorable para la penetración del nuevo vehículo de GM dentro de este mercado en particular, la matriz apostó por ir un paso más allá de lo que tradicionalmente se había visto, una alianza estratégica con Toyota. Ambas automotrices crearon un vínculo de inversión conjunta que representó el segundo acontecimiento más importante en la implantación de empresas japonesas en los Estados Unidos después de la integración de Honda y Nissan al mercado norteamericano en una prueba de la deslocalización de la organización social de la manufactura de Japón durante la década de 1970.

Asimismo, la alianza entre ambas firmas sentaría las bases de los contratos *jointventure*¹⁵² que poco a poco irían ganando popularidad gracias a los beneficios que otorgaban a sus participantes sin contemplar el riesgo que significaba adherirse a otra empresa en el mismo ramo. Como tal, la alianza entre Toyota y GM consistió en producir un total de 200 mil vehículos anuales tanto para su venta en Japón como en los Estados Unidos, para lo que ambas empresas invirtieron 50 millones de dólares en la construcción de la planta *New United Motor Inc.*, cuya producción se

¹⁵⁰ Micheli T., Jordy, *Nueva manufactura, globalización y producción de automóviles*, FE-UNAM, México, 1994, p. 139.

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 141.

¹⁵² Contratos que representan una alianza entre dos empresas en donde se realiza una inversión conjunta a largo plazo sin la necesidad de conformar una sola entidad y con el fin de compartir el riesgo para ubicar la producción de ambas empresas en cualquier mercado, tomando las mejores prácticas que devengan de él.

concentraba en el nuevo modelo del Toyota Corolla y que se comercializó bajo el nombre de *Nova* por parte de GM. Aunque los beneficios resultaron provechosos para ambas partes, Toyota recibía 200 dólares de más por cada vehículo vendido en compensación por el *Know How* que trasladaba a GM.¹⁵³ El éxito de este modelo estratégico para los negocios colocó a GM como un nuevo aliciente para la competencia internacional que cada vez se volvía más cerrada, colocando la piedra angular dentro de las fusiones estratégicas.

Toyota ingresaría al mercado estadounidense con una ventaja mayor que sus competidores, puesto que no tendría la necesidad de crear instalaciones de producción además de que correría un menor riesgo en caso de que los resultados no fueran los esperados. La internación de la firma en la Unión Americana también fue exitosa en relación al mantenimiento del sistema productivo japonés, el que años más tarde serviría como punto de referencia para el resto de las armadoras que deseaban restar el poder de los sindicatos en el ámbito laboral como el United Auto Workers (UAW), incluyendo un nuevo esquema industrial de relaciones laborales entre la empresa y los individuos, dejando un tanto de lado las contrataciones colectivas y algunas prestaciones.¹⁵⁴

Ya en 1984, tras haber obtenido los resultados esperados con sus competidores en Asia, GM modificó su configuración multidivisional, en donde se complementaron dos grupos, cada uno otorgando prioridad a las marcas que representaba. El primero de ellos concentró las marcas Cadillac, Oldsmobile y Buick y, el segundo dedicado a la fabricación de autos compactos, aglutinó a Chevrolet, Pontiac y GM Canadá. A la postre, en 1985 se crearía en tercer grupo que tendría el control y la autonomía en el diseño, manufactura, ensamblado y comercialización y que al mismo tiempo sentaría las bases de la estrategia de GM dentro de la globalización, *Saturn Corp.* Como era de esperarse, el mayor intercambio con Toyota se realizó para los vehículos compactos, particularmente para las marcas Chevrolet y Pontiac, con lo que GM comenzó a adquirir conocimientos en tecnología aplicada para cada una de sus unidades. De esta forma, GM se fusionaría con

¹⁵³ *Ibid.*, p. 119.

¹⁵⁴ Véase: *Ibid.*, pp. 127-130.

varias empresas de robótica industrial, procesamiento de información y aeronáutica.¹⁵⁵

La alianza entre GM y Toyota, más allá de lo hasta aquí descrito, tomó varias formas en cuanto a las cuotas de cada una de las acciones de las empresas, proyectos comunes para el desarrollo de diversas plataformas, cooperación en terrenos como la tecnología, lo referente a la producción, el sector financiero, entre otros. Con lo anterior, GM pudo enfrentar la crisis que significó la reestructuración de la industria y del capitalismo mismo a mediados de la década de 1970, con la oportunidad de ubicarse como una de las empresas automotrices más importantes a nivel mundial solo detrás de la alemana Volkswagen y de la propia Toyota. Para 1990, la firma comenzó a especializarse en la fabricación de grandes volúmenes de camionetas como la minivan, vans y pickups como lo venían haciendo Chrysler y Ford en el mercado norteamericano.

3.3 Desarrollo productivo de General Motors en México.

Desde el nacimiento de la empresa transnacional, la eliminación de las barreras al comercio siempre ha sido uno de los objetivos para que las mismas obtengan los recursos que hacen posible su producción desde los territorios en donde se desean asentar. La estructura que se hizo patente después de la Segunda Guerra Mundial en el terreno económico fundó las bases de lo que en el futuro sería la plataforma de las firmas privadas para tener el alcance global que poco a poco se fue concibiendo a lo largo de su desarrollo. De igual forma, si bien la relocalización de las actividades propias de dichas empresas toma mayor forma dentro de la globalización, es desde sus inicios que la estrategia de expansión siempre ha sido una constante.

¹⁵⁵ En 1985 compró Hughes Aircraft, empresa manufacturera que le proporcionó conocimientos en el campo de la teledirección y nuevos materiales, desarrollados en el sector militar. La mayoría de estos esfuerzos estaban concentrados en el proyecto Saturno, empresa creada para enfrentar la competencia japonesa. Luz María, *Op. Cit.*, pp. 125-126.

En este caso, como se apreció en el punto anterior, la definición de la estrategia de General Motors en cuanto a su expansión comenzó prácticamente diez años después de que fuera concebida por Durant y Chevrolet con el envío de personal para investigar las posibilidades de llevar su producción fuera de Detroit. Cabe destacar que la misma internacionalización está sujeta, por supuesto, a las necesidades de la firma en cuestión y a la parte de la cadena productiva que más convenga relocalizar en función de un aumento de ganancias o de reducción de costos. En ese sentido, la selectividad que se utiliza en la baraja de opciones debe de ser precisa, es decir, que el territorio en donde se desee realizar esta reubicación de la producción debe de contar con ciertas características que sean viables y específicas con el fin de aprovechar ventajosamente los recursos que ayudarán a dicha estrategia. Es evidente que, en caso contrario, no tendría sentido alguno modificar la cadena de producción puesto que ello representaría más pérdidas que ganancias para el sector privado que incentiva las modificaciones.¹⁵⁶

Para el caso de los países en vías de desarrollo como México, la presencia de las empresas transnacionales se debe a que en ellos se manifiestan una serie de distinciones que son sumamente importantes e imprescindibles para reproducir el patrón del capital que llevó a las empresas a considerar un aumento en sus tasas de ganancia. Ejemplos de estas distinciones recaen en las que refieren a la conectividad con los mercados de alcance internacional; al nivel de desarrollo particular que las sitúa como modelos productivos en crecimiento o “emergentes”; el tamaño de su mercado interno; la infraestructura; el capital social, etc. El ejemplo de la relocalización de la manufactura es quizá el más importante, lo anterior debido a que el circuito de producción transnacional generalmente se basa en el armado o maquinado de productos que son susceptibles de venta alrededor de todo el mundo.

Los sectores primario y terciario son de escasa importancia en este aspecto, no porque en sí mismos no concentren toda una gama de oportunidades para el crecimiento y el desarrollo económico, sino porque su consumo nos remite a la

¹⁵⁶ Véase: Carrillo, Jorge, Estrada, Jorge y Michel Mortimore, *El impacto de las empresas transnacionales en la reestructuración industrial de México. El caso de la industria de autopartes para vehículos y de televisores*, Desarrollo Productivo n° 50, Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL), Santiago de Chile, 1998, pp. 125-133.

inmediatez con la que éstos se producen y se reproducen dentro de la cadena internacional de valor. Es un hecho que el sector manufacturero, entonces, juega un papel crucial en la concepción de las compañías mundiales, puesto que su desarrollo y capacidad pueden derivar en diversas locaciones alrededor del planeta. Desde sus inicios, la industria automotriz como tal lo supuso y, poco tiempo después, pondría en marcha todo un programa de producción y competencia que pronto se extendería a otros sectores de la manufactura que tuvieron cabida dentro del sistema capitalista.¹⁵⁷

Con ello, las empresas que tuvieron la capacidad de expandirse después de un segundo periodo de posguerra, dieron cuenta del nuevo paradigma que estaba por vivirse pero que, sin embargo, se había comenzado a gestar desde antes que se vislumbraran sus alcances tanto en el terreno económico como de la misma política y organización estatal. En el caso de México, los hechos que desembocaron en la inexistencia de una industria automotriz propia datan de la conjunción de la incapacidad que el país tuvo para prever un sector dinámico y fuerte y, por otra parte, de la perspectiva exploratoria en un primer momento y expansiva poco tiempo después de las firmas que apenas se habían logrado consolidar dentro de sus mercados internos. El caso de General Motors en particular dentro del país hace evidente lo anterior al dar cuenta de su crecimiento e injerencia en la industria nacional.

El parteaguas de esta historia comienza oficialmente el 23 de septiembre de 1935 en donde General Motors se constituye en México bajo la dirección de Iván Dresser y con una plantilla de 36 empleados en las primigenias oficinas de la calle Uruguay del Centro Histórico de la Ciudad de México, aunque ya en 1921 se da a conocer la compañía en el país a través de la marca Buick y, para 1923, se habían establecido siete distribuidores quienes conformarían los primeros representantes de la corporación en el país. Poco tiempo después de su llegada, en 1936, se colocó la primera piedra de lo que serían sus actuales oficinas corporativas en Ejército Nacional y, ya en 1937, el presidente, General Lázaro Cárdenas, inauguraría las instalaciones productivas de GM en el Distrito Federal, la primera armadora de la

¹⁵⁷ Véase: Luz María, *Op. Cit.*, p. 40.

empresa con 222 trabajadores y con una capacidad de producción de diez unidades diarias.¹⁵⁸

Un año después de que la planta de la Ciudad de México iniciara operaciones, en 1938, se puso en marcha la fabricación del modelo Chevrolet Sedán y, con ello, la construcción de un segundo edificio en la misma planta con miras a inaugurar otros dos en corto plazo. En breve, la producción pasaría de 10 a 55 vehículos diarios. Sin embargo, el paso firme en el armado de unidades dentro del país se vería obstaculizado hasta el grado de una paralización productiva semi-total, puesto que el mundo había entrado en un escenario hostil dada la amenaza de la Segunda Guerra Mundial. Desde 1942 hasta el final de la misma en 1945, GM suspendió la producción de vehículos de uso civil y brindó apoyo para el gobierno mexicano al ensamblar unidades militares además de fabricar componentes para tanques de gas propiedad de PEMEX y reparar furgones de ferrocarril. Lo anterior obligó a GM a culminar el proyecto de dos nuevos edificios hasta 1946, solo un año después de que terminara la guerra.¹⁵⁹

Dentro del marco de los Decretos para la Industria Automotriz que fueron presentados con anterioridad, la firma internacional realizó varios ajustes para que la producción de vehículos en México continuara creciendo, no tanto para dotar a la industria nacional de conocimientos que pudieran replicarse y redirigirse hacia el desarrollo económico o productivo, sino para mantener la oportunidad de negocio que en ese entonces el país representaba derivado de la estabilidad y el crecimiento económico que se había registrado, especialmente para la compra de vehículos. La publicación del Decreto de 1962, que establecía a las empresas del sector su participación dentro del Programa de Integración Nacional con el fin de producir vehículos con un 60% de componentes nacionales, fue tomado por GM como una oportunidad para ampliar su capacidad productiva no solo en el ramo de los vehículos terminados, sino también dentro del sector de autopartes y motores, por lo que en 1968 nació el primer complejo de GM fuera de la capital del país.

¹⁵⁸ S/A, *General Motors de México 1935-2015. Ochenta años con México*, Informe disponible en línea, dirección URL: http://www.gm.com.mx/static/pdf/GM_80.pdf consulta, 10 enero de 2016, p. 7.

¹⁵⁹ *Ibíd.*, p. 9.

La planta de Toluca, Estado de México, sería la primera instalación de la compañía dedicada a la fabricación de motores y fundición de aluminio con una capacidad de producción relativamente moderna a las filiales que se encontraban en los Estados Unidos. Dentro del complejo, además de la producción que se realizaba para el mercado interno, se comenzó con la exportación de motores de 4 y 6 cilindros a un estimado de doce países, entre los que destacaban Estados Unidos, Canadá, Venezuela, Brasil, Escocia, Australia y Sudáfrica. Poco tiempo después la exportación de componentes hacia los Estados Unidos sería un logro tanto para la industria en México por la ventana de oportunidad que tendrían más productos, como para GM que, de esta manera, comenzaba a consolidar una cadena de suministro y de producción que se ha mantenido hasta nuestros días.¹⁶⁰

Con la planta de la Ciudad de México y la de Toluca en operaciones dedicadas tanto al mercado interno como externo, GM comenzó una historia productiva de importante relevancia dentro de la misma industria manufacturera en el país. De ser una nación que en sus inicios solo se dedicaba a la manufactura de vehículos para los Estados Unidos, ahora México comenzaba a gozar de una diversificación más amplia en cuanto a la exportación de componentes y el consumo vehicular al interior de sus fronteras. El éxito de la empresa en conjunto con las normas que se habían establecido para la producción de vehículos en México, permitió que el auge de la industria se comportara de forma similar a los inicios de la propia en los hoy llamados países desarrollados. Desafortunadamente el modelo, lejos de ser un parangón para la industria nacional, la implementación de éste solo formó parte de una cadena en la optimización de las ganancias de la compañía y en los intereses que ésta perseguía.

Después de que la industria asiste a un periodo de crisis a nivel mundial por el incremento exponencial de los precios del petróleo, las firmas en el país tuvieron que hacer frente a un proceso de desaceleración tanto de su producción como de sus ventas en el país. GM que se había consolidado como una de las empresas más importantes junto con la alemana Volkswagen para el sector automotriz en México requirió de ajustes dentro de su estrategia corporativa, mismos que llegarían

¹⁶⁰ *Ibid.*, p. 10.

desde las matrices¹⁶¹. La redirección de los objetivos de la firma desde Detroit deja entrever, desde este momento, la influencia del sector externo para determinar las acciones de la empresa, aunque ésta no se encuentre dentro de la jurisdicción legal de la matriz. En ese sentido, es evidente que, si bien las firmas tuvieron que acatarse a las restricciones que se establecieron en aquella época para el sector en México, éstas no responden a la demanda de la industria nacional de la que se ven favorecidas en gran medida.

La nueva estrategia de Detroit para México, misma que para entonces ya se había aliado con los intereses de la japonesa Toyota, derivó en la construcción de una nueva planta en el estado de Coahuila, particularmente dentro de la localidad de Ramos Arizpe. El nuevo complejo, aparte de la producción de vehículos como la de la Ciudad de México y de motores como lo realizaba Toluca, también se dedicaría a la manufactura de motores en respuesta a los nuevos planes de deslocalización y nueva organización del trabajo que la firma se encontraba ejecutando a nivel mundial. En 1979, el mismo presidente de la corporación, Elliot M. Estes, anunciaría que, dentro de su plan de expansión, GM compraría una extensión de 136,376 m² para la instalación de su nuevo centro de producción en la localidad antes referida. En un principio dedicada al ensamble de modelos Chevrolet, en poco tiempo el complejo de Ramos participaría en la elaboración de motores V6 que serían manufacturados en su gran mayoría para el mercado exportador.¹⁶²

Dentro de la década venidera, GM tendría un crecimiento considerable gracias a la nueva estrategia que había implementado en conjunto con Toyota. En México, la planta de la Capital registraba una producción de 71,000 vehículos procesados por año; Toluca, por su parte, producía un promedio de 135,000 motores y 33,500 toneladas de materiales para fundición por el mismo periodo de tiempo y, finalmente, el complejo de Ramos Arizpe se convertiría un centro de manufactura de considerable relevancia al concentrar 115,000 anuales, más de lo que producía la planta de la Ciudad de México en su mejor momento. Los principales destinos de la producción de Ramos Arizpe serían plantas de la misma

¹⁶¹ Véase: Luz María, *Op. Cit.*, p. 143.

¹⁶² Véase: S/A, *General Motors de México 1935-2015. Ochenta años con México*, Informe disponible en línea, dirección URL: http://www.gm.com.mx/static/pdf/GM_80.pdf consulta, 10 enero de 2016, p. 12.

firma en Estados Unidos como Fairfax, Tarrytown, Moraine y Oklahoma. Pronto los resultados de la estrategia de GM en México dieron resultados, pues la planta de Ramos Arizpe le permitió aumentar su capacidad productiva en un 140% a lo largo de la década de 1980.¹⁶³

En ese entonces, este complejo fue considerado como uno de los más modernos no solo en México, sino en todo el mundo, al contar con un mayor grado automatización derivado de las técnicas japonesas e integrar una mayor cantidad de robots (importados también de Japón) en cada una de las líneas de ensamble. De igual manera, GM Ramos se convertiría en la principal armadora de la compañía al exportar el 56% de su producción de vehículos y 90% de sus motores V6 hacia los Estados Unidos, lo que Toluca y la Ciudad de México no habían podido lograr en tampoco tiempo.¹⁶⁴ Como puede observarse, la deslocalización de la producción de los Estados Unidos fue un factor fundamental para el éxito de la compañía en esta nueva etapa que cambiaría el rumbo del capitalismo *per se*, pues es en esta década en donde comienza a manifestarse la idea del libre mercado como única vía de éxito al desarrollo de las naciones; los resultados de las acciones de GM después de asociarse con el toyotismo explican el por qué.

Finalmente, la llegada de la firma transnacional a Coahuila, estado fronterizo que hacía menos costosa la exportación hacia el mercado norteamericano, detonó un incremento en el número de proveedores para la industria automotriz. La instalación de empresas, algunas auspiciadas por la misma firma, proveían materiales y componentes eléctricos, vidrios, plásticos, arneses, tableros, vestiduras, aire acondicionado, defensas, entre otros, lo que actualmente le permite contar con más de 550 proveedores, de los que 480 son nivel 1 (figura 2). En ese sentido, el flujo del comercio exterior de México se veía entorpecido por las barreras arancelarias que obstaculizaban la producción y, por tanto, la venta de productos manufacturados. Al igual que GM, eran varias las empresas y los *lobbies* que deseaban una eliminación de la protección con el fin de aumentar sus márgenes de ganancia.

¹⁶³ *Ibid.*, p. 14.

¹⁶⁴ *Ibid.*, p. 15.



FIGURA 2. Localización geográfica de los proveedores de GM en México.

Fuente: General Motors de México, 2017.

Este caso representativo solo conforma una parte del conjunto de intereses que llevaron a México a acceder, no solo a las presiones internas de un modelo que ya se había “desgastado”, sino a las que, para un mayor financiamiento, debía de someterse a los dictados de unas Cartas de Intención. El paso hacia un nuevo modelo de desarrollo, que comenzaba a implantar sus voluntades dentro de los países menos favorecidos por los apoteóticos resultados de la sustitución de importaciones, parecía ser la clave para dejar de lado la marginalidad que había comenzado a separar a las clases en estos países. México no fue la excepción y aceptó, de forma gradual, aspirar a lo que hoy -aún- se conoce como “país emergente”, sin saber que el cambio, sin las condiciones estructurales de las que carecía el país desde sus inicios, terminarían por remarcar dichas diferencias.

3.4 El Proceso de Apertura Económica y la entrada a la globalización. Cambio estructural en la producción internacional de GM en México.

Una vez que se pone en marcha la estrategia de ensamblar un auto de alcance universal como lo hizo Ford con el modelo T, la nueva ola de producción de la compañía fijaría sus objetivos en una concentración regional en torno a los motores de dicho vehículo. Desde Australia hacia el sudeste asiático y Europa, de Brasil a Europa y de México hacia Estados Unidos y Canadá, GM construyó la infraestructura necesaria para hacer frente a la crisis por la que atravesaba el sector desde la década de 1970. En el mismo aspecto, la reorganización de su papel en Europa fue de suma relevancia para aumentar su base competitiva, pues desde la apertura de una de sus plantas en España junto con el reacomodo de sus marcas representantes como Opel y Vauxhall, llevó a GM a reposicionarse en el mercado que había sido ganado desde años atrás por VW y por las ascendentes marcas japonesas.¹⁶⁵

No obstante, a pesar de que debía de mantenerse en el mercado europeo, la apuesta de GM se orientó un poco más hacia su posicionamiento en Asia, particularmente en Japón, donde la adquisición de un porcentaje de las firmas Isuzu y Suzuki desde 1971 fue esencial para su posicionamiento dentro de este mercado. Poco tiempo después, en 1982, la compañía anunciaría que los vehículos de las automotrices antes señaladas podrían ser vendidos tanto en el Sudeste de Asia como en el mercado norteamericano en respuesta al poco éxito que tuvo la comercialización de su auto compacto, también conocido como *modelo J*.¹⁶⁶ Como se mencionó con anterioridad, tanto la crisis del petróleo como el fracaso de este proyecto, llevaría a GM a la asociación con Toyota, la misma que dentro de la gama de autos compactos había tenido un éxito sin igual dentro de la industria.

Dentro de este contexto se enmarca el histórico cambio multidimensional de la producción de GM. Desde 1955 hasta entonces la empresa no había tenido un posicionamiento tan importante como estratégico dentro del mercado mundial de

¹⁶⁵ Véase: Barabba, Vincent P. *Surviving Transformation: Lessons from GM's Surprising Turnaround*, Edit. Oxford University Press, 2004, pp. 29-34.

¹⁶⁶ *Ídem*.

automóviles y convertirse así en una de las empresas norteamericanas con mayor penetración en los mercados internacionales, destituyendo a Ford que hasta ese momento había mantenido ese rol dentro de la industria. Desde entonces se puede decir que GM ingresa al proceso de la globalización económica, pues el cambio estructural de su producción no tendría parangón respecto de su alcance internacional.

A partir de 1984, de las cinco divisiones que GM mantenía en los Estados Unidos más su filial más importante en Canadá, se separaron para conformar dos grupos de trabajo, uno para vehículos pesados (Cadillac, Oldsmobile, Buick) y el otro para dedicarse a la producción de vehículos compactos (Chevrolet, Pontiac, GM Oshawa, On., Canadá), además de sus divisiones dedicadas a la manufactura e ingeniería de autopartes serían relegadas a la subcontratación. Para 1985 y como resultado de su asociación con Toyota, GM anunciaría la puesta en marcha del programa *Saturn Corp.*, que en esencia sería la competidora más fuerte frente a los embates de las firmas asiáticas en los Estados Unidos y, de igual manera, de donde se generarían las innovaciones más importantes en el terreno de los autos compactos. Tanto la división de vehículos pesados, compactos y la recién creada Saturn, serían divisiones autónomas, responsables de la ingeniería, ensamblado, distribución y comercialización de los autos que producían en un intento por “adelgazar” a la administración de Detroit y ésta se pudiera concentrar en aspectos más relevantes como el futuro de la compañía alrededor del mundo.¹⁶⁷

El espacio territorial en donde se ubicó la nueva planta de GM fue en Spring Hill, Tennessee, en donde la legislación laboral legalizaba la no existencia de sindicatos, razón por la que la automotriz Nissan también se había localizado ahí. Para el proyecto Saturn, GM realizó una inversión neta de 3.5 mil millones de dólares, los cuales se destinaron a la infraestructura material y equipo computarizado. Compuesta por la división de motores, estampado, ensamble, pintura y otra de componentes menores, Saturn unió en una sola factoría la producción de componentes y ensamble, lo que le permitió dar una respuesta rápida al problema de los inventarios y de los tiempos muertos. Los proveedores de

¹⁶⁷ *Ídem.*

autopartes se integraron en un solo espacio y su producción fue controlada por medio del sistema interno en GM con el fin de hacer posible un rápido cambio en el diseño o la ingeniería de las piezas y de la maquinaria que forma parte del material no productivo de la empresa.¹⁶⁸

En adición a ello, GM comenzó también una cruzada de alianzas y fusiones destinadas a dotar a la firma de mayores capacidades avanzadas en cuanto a tecnología de la información y automatización. La sucesiva adquisición de empresas de robótica industrial, procesamiento de información y aeronáutica marcarían un nuevo comienzo para la compañía en áreas donde pocas veces se podría imaginar la producción de vehículos civiles. Es en ese sentido que en 1982 se había asociado con FANUC®, el mayor productor japonés de robots y, para 1984, se asociaría con Automatix®, Robotic Vision Systems®, View Engineering® y Diffractio LTD®, empresas dedicadas al campo de la robótica industrial con un sistema visual autónomo. Ya para 1986, GM adquirió a Electronic Data Systems (EDS), compañía orientada hacia la organización de sistemas informáticos de grandes empresas y de diferentes gobiernos.¹⁶⁹

Las fusiones y asociaciones antes mencionadas deberían de orientar a la compañía a una reestructuración casi total de sus sistemas tecnológicos con el fin de integrar todo un sistema centralizado de manufactura, diseño y administración. El esfuerzo conjunto de la automotriz y de las nuevas empresas que se veían incluidas en la industria del automóvil pronto vieron sus primeros resultados con la creación del *Manufacturing Automation Protocol* (MAP), un sistema único en su clase de control de operaciones primero para cada planta y, después, para toda la red de la compañía a nivel internacional.¹⁷⁰ Gracias al sistema MAP, GM estaría a la vanguardia de las exigencias tanto de la demanda de vehículos como de la economía de la globalización en donde cada vez tenía que hacer más con menos.

El cambio estructural de la compañía si bien se da al comienzo de la globalización actual, las acciones tomadas por GM para obtener un mayor alcance internacional terminan siendo un componente fundamental del mismo proceso

¹⁶⁸ Véase: Micheli T., Jordy, *Op. Cit.*, p. 135.

¹⁶⁹ *Ibid.*, p. 142.

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 143.

globalizadorio. Más que reaccionar a un entorno desfavorecedor, GM establece un nuevo modelo a seguir dentro del sector que marcaría toda una tendencia no solo en la industria automotriz, sino en toda la manufactura a lo largo y ancho del planeta.

El anuncio de General Motors en 1984 acerca de la iniciativa de su planta Saturno, ocurrió después de un periodo de grandes gastos en capital durante el continuo declive del empleo manufacturero (y urbano) en Estados Unidos. Significa la emergencia de una economía con trabajadores aislados en sectores de bajos salarios mientras que los robots emprenden las tareas bien remuneradas en la manufactura. La nueva planta, así como el proceso que acompañó su localización, sirven como puntos indicativos del futuro de la manufactura en los países capitalistas avanzados.¹⁷¹

El marco de la reestructuración de GM en todo el mundo, desde luego, afecta a las operaciones en México. La década de 1980 da cuenta de la importancia para ambos actores del cambio que se da en todos los lugares en donde la economía de Bretton Goods había fracasado. Al tiempo en que el capitalismo cae en una nueva crisis por el precio de los energéticos, por la pérdida del patrón oro y por el impago de las deudas de los países del mal llamado tercer mundo, las acciones emprendidas por la empresa y por el país son por demás complementarias y explican de manera detallada la transformación de la industria automotriz en el México, así como el peso que hoy en día tiene dentro de la economía nacional. Realizando el análisis comparativo de ambos frentes se tiene que, casi al mismo tiempo, en 1986, cuando GM termina su reestructuración para adecuarse y replantear la economía global, México abre sus fronteras al libre intercambio de mercancías cuando ingresa al GATT.

Desde 1979, año en que GM inicia su aventura para reposicionarse como una de las armadoras más importantes del mundo, en México también comienza una nueva era de la industria automotriz con la planta de Ramos Arizpe. Así, la profunda transformación que se da en la industria mexicana durante la década de

¹⁷¹ Meyer, Peter B., "General Motors Saturn Plant: a Quantum Leap in Technology and its Implications for Labour and Community Organising", en *Capital and Class*, Estados Unidos, 1987, p. 77.

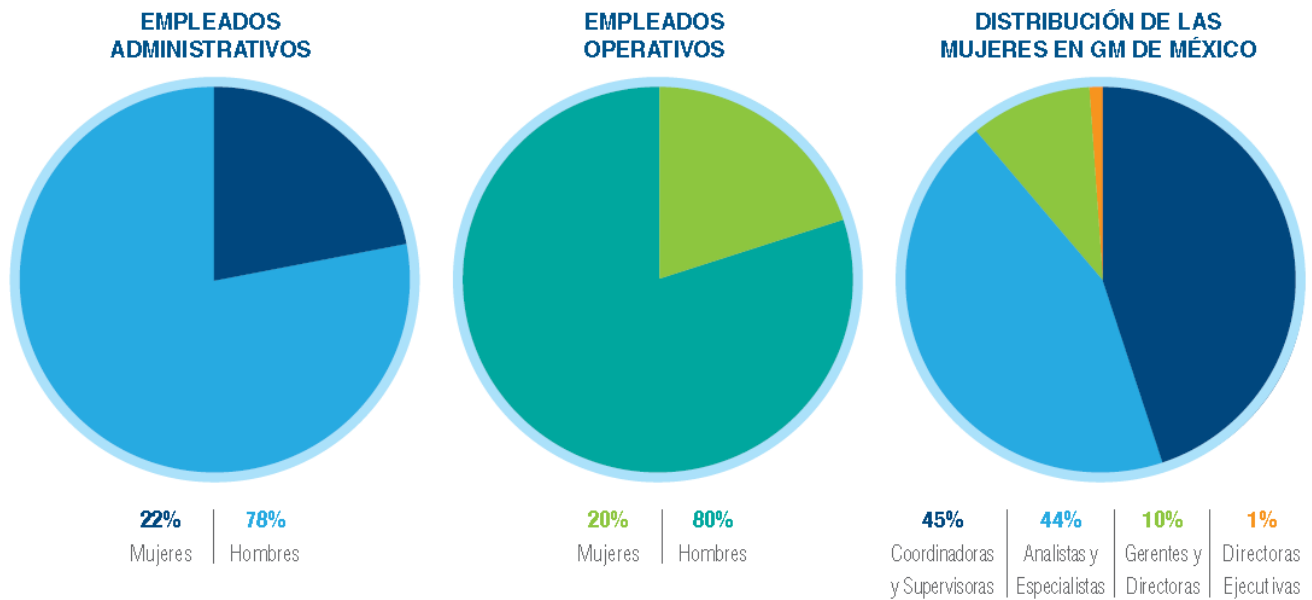
1980 puede explicarse como la conjunción de dos procesos que tienden a cambiar el rol del país en la división internacional de la producción de GM y del resto de las firmas transnacionales, siendo el primero la creación de plantas destinadas a producir los suministros de la industria automotriz estadounidense y, el segundo, la puesta en marcha de la reconversión del aparato productivo de la industria en todo el país. El cierre de la planta de GM en la Ciudad de México es, quizás, el caso más representativo de lo anterior.¹⁷²

A finales de la década de 1970, la industria automotriz en México sería totalmente transnacionalizada y, desde entonces, cobraría la importancia que hoy en día tiene para la economía de todo el país. Su ascenso como una de las primeras diez en el ranking mundial se volvería patente a partir de la implementación de las nuevas estrategias de las firmas internacionales (tal y como se pone de manifiesto con el estudio de GM) y por el impulso del Estado en cuanto a las legislaciones que mantienen a esta industria como una de las más productivas en cuanto a manufactura se refiere.

De acuerdo a Micheli, el impacto de la industria automotriz dentro del PIB manufacturero pasó de un 2.2% en 1960 a 4.7% en 1970 y a 6.4% en 1980, esto es, que se triplicó su valor en solo 20 años y su dinamismo solo fue superado por el papel de los energéticos. Respecto al empleo, la industria reportó la creación de un promedio de 8.5% de plazas laborales cada año desde 1965 hasta 1981; de los 43 mil puestos que mantenía el sector pasaron a 102 mil en 1975 y a 158 mil para 1981. Actualmente, GM es responsable de la generación de más de 15,000 empleos directos en el país, en donde 20% de ellos son ocupados por mujeres (gráfica 3.4) y donde impera el perfil de ingeniería en las políticas de reclutamiento de la empresa

¹⁷² Una característica dentro del proceso de reestructuración de General Motors en México fue la descentralización de la producción de la planta de la Ciudad de México hacia la nueva planta de Ramos Arizpe y hacia otras empresas, algunas de las cuales son subsidiarias de la misma compañía. Dicho proceso facilitó la incorporación de mejoras tecnológicas en los vehículos, así como la introducción de maquinaria y equipo que se ajuste a los cambios en la producción. De la misma forma, fueron incluidos aquellos cambios que apuntaron hacia la renacionalización de lo que se producía en cada planta, destacando particularmente el *Just in Time* y el mayor aprovechamiento de los espacios de la planta. Véase: Guzmán Sánchez, José Cruz, "Implicaciones del cambio tecnológico y organizacional sobre la fuerza de trabajo en General Motors planta Distrito Federal" en Arteaga, Arnulfo, *Proceso de trabajo y relaciones laborales en la industria automotriz en México*, Edit. Friedrich Ebert-UAM Iztapalapa, México, 1992, pp. 111-137.

(figura 3). De igual manera y como consecuencia de su expansión dentro de territorio nacional, al iniciar la década de 1980, la producción mexicana de vehículos ya representaba poco más del 1% del total mundial.¹⁷³



GRÁFICA 3.4. Distribución porcentual de mujeres por puestos de trabajo en GM de México.

Fuente: General Motors de México, 2017.

¹⁷³ Micheli T., Jordy, *Op. Cit.*, p. 153.

PERFIL PROFESIONAL DE NUESTROS EMPLEADOS

PERFIL DEL PERSONAL ADMINISTRATIVO

61% INGENIERÍA
20% LICENCIATURA
9% CARRERA TÉCNICA
10% ALGÚN POSGRADO

UNIVERSIDADES DE EGRESO

69% **31%**
PÚBLICAS PRIVADAS




FIGURA 3. Perfil profesional de los empleados de GM de México.

Fuente: General Motors de México, 2017.

Desde entonces, la conducción de la industria automotriz en México refleja evidentemente el perfil exportador resultante de las estrategias de las firmas transnacionales y sus nuevas plantas como lo es el caso de GM con las instalaciones de Ramos Arizpe. La característica de mercados complementarios se afianza para las matrices de las armadoras más importantes a nivel mundial con una clara tendencia a economías de escala. Considerando las cifras en comercio exterior para México, se tiene que, en las exportaciones, el sector pasó de un 12.2% en 1982 a 28.7% en 1987, más del doble en solo cinco años. De la misma forma, desde 1983 presenta un saldo positivo y tendencialmente al alza en la balanza con el exterior, la cual arrojó 960 millones de dólares en 1988 1342 millones en 1989.¹⁷⁴

La entrada de México en el GATT en 1986, permitió al país tener vínculos con otras naciones para exportar e importar productos con un arancel fijo, lo que a su vez facilitó la importación de vehículos deportivos y de lujo, que para entonces no eran ofertados dentro del territorio nacional. Dentro de este nuevo escenario, GM decidió continuar con su política de expansión en México y, para 1992, se anunció

¹⁷⁴ *Ibid.*, pp. 160-161.

la apertura de un nuevo complejo en Silao, Gto. Paralelamente a este comunicado, se daba también por hecho el cierre de la planta de la Ciudad de México después de ser el pilar de la compañía desde su arribo al país. La capacidad de producción en la planta ya no cumplía con los estándares de la nueva demanda, siendo que dicho complejo se había construido pensando en las necesidades solo del mercado interno y no de la nueva economía global.¹⁷⁵

Con una inversión de 400 millones de dólares, el complejo de GM en Silao arrancó sus operaciones en el año de 1995, tan solo un año después de haber entrado en vigor el Tratado de Libre Comercio en América del Norte y, al igual que lo había hecho Ramos Arizpe en su momento, la nueva planta marcaría la transformación de la industria manufacturera en la región. El encadenamiento productivo que se generó entonces en el Bajío conformaría el primer eslabón dentro del *cluster* automotriz que hoy día existe en Guanajuato. Asimismo, se creó el Centro Regional de Ingeniería en Toluca, mejor conocido como *Toluca Regional Engineering Center* (TREC por sus siglas en inglés) derivado de la importancia que representaban las actividades de innovación y desarrollo de GM en México.¹⁷⁶

A diferencia del complejo en Ramos Arizpe, en Silao la organización del trabajo retomaba conceptos surgidos desde Japón e internacionalizados por Toyota. La nueva concepción de la cultura en Silao se difunde mediante la interacción de diferentes miembros y niveles de la organización y ésta es regulada por sistemas rectores generales como el *Global Manufacturing System* (GMS) el cual compagina los criterios básicos de operación de la manufactura con el sistema japonés, ya sea éste *just in time* o *just in sequence*. Cabe destacar que Silao fue construida bajo las enseñanzas que había dejado para la empresa la *New United*

¹⁷⁵ *Ídem.*

¹⁷⁶ En el Centro Regional de Ingeniería se desarrollan componentes interiores, eléctricos y sistemas térmicos para vehículos globales. TREC cuenta con laboratorios de materiales, electricidad y pruebas físicas; además, se realizan análisis de emisiones y de medición de ruidos, así como el desarrollo de sistemas de aire acondicionado, calefacción y enfriamiento. Actualmente es el centro de ingeniería más avanzado en Latinoamérica, donde trabaja un importante equipo de 800 ingenieros en productos globales. TREC es responsable del desarrollo de componentes valuados en casi 6 mil millones de dólares al año. S/A, *General Motors de México 1935-2015. Ochenta años con México*, p. 16.

Motor Manufacturing Inc. (NUMMI), que como anteriormente se señaló, fue la planta surgida a partir de la asociación de Toyota con GM en los Estados Unidos.¹⁷⁷

Es de esta manera que se termina constituyendo el aparato productivo de GM en el país para hacer frente a la novedosa conducción de la economía de la globalización. Desde la construcción del complejo de Ramos Arizpe en 1979, hasta el de Silao en 1995, se da muestra del potencial que hizo patentes estos cambios dentro de la reconfiguración mundial del capitalismo y, en México, de la transmutación del modelo económico. Es a partir de entonces que la industria internacional en el país despegó y es desde entonces, también, que se puede explicar el conjunto de factores que intervinieron para que las cosas sucedieran de esta forma. La apertura del comercio en México no es el hecho que comienza con la decadencia económica del país, sino la consecuencia del manejo y de las capacidades que había engendrado la nación desde la construcción de los motores de combustión interna de finales del Siglo XIX, sino es que más atrás en el tiempo.

Posteriormente, en 2006 se da inicio a la planeación de una nueva planta de producción automotriz en el estado de San Luis Potosí. El proyecto “cactus” que devino del éxito obtenido por la empresa en la globalización económica seleccionó este estado por su posición geográfica, principalmente, pues de esta manera y como se puede observar en el mapa 4 se complementaría una línea vertical de producción en territorio nacional; el último eslabón de la cadena regional en la producción de GM terminaría por construirse. Fue en 2008 cuando la planta comienza con la producción del Chevrolet Aveo en sus divisiones de Ensamble y Estampado para abastecer primordialmente al mercado interno y, en 2009, también se iniciaría la producción de transmisiones. Recientemente, en 2013 se comenzaría con la instalación de la línea de ensamble para la producción de la camioneta Chevrolet Trax que se exporta al mercado estadounidense, al de Canadá y a Sudamérica.¹⁷⁸

¹⁷⁷ Véase: Meyer, Peter B, *Op. Cit.*, p. 84.

¹⁷⁸ Véase: S/A, General Motors de México, Informe de Responsabilidad Social 2016, disponible en línea, dirección URL: <http://responsabilidadsocialgm.com.mx/>, consulta: 27 de diciembre de 2017 pp.16-17.



COMPLEJO RAMOS ARIZPE
Plantas de Estampado, Ensamble, Motores y Transmisiones
Ramos Arizpe, Coahuila



COMPLEJO SAN LUIS POTOSÍ
Plantas de Estampado, Ensamble y Transmisiones
Villa de Reyes, San Luis Potosí



OFICINAS CENTRALES
Ciudad de México



COMPLEJO SILAO
Plantas de Estampado, Ensamble, Motores y Transmisiones
Silao, Guanajuato



COMPLEJO TOLUCA
CENTRO REGIONAL DE INGENIERÍA DE TOLUCA, CENTRO DE ATENCIÓN A CLIENTES, POSVENTA Y CALIDAD
Plantas de Fundición y Motores
Toluca, Estado de México

MAPA 4. Presencia de General Motors GM en México.
Fuente: General Motors de México, 2013.

Para terminar de enmarcar el desarrollo productivo de GM en México, es preciso mencionar algunas cifras en torno a su consumo, tanto nacional como internacional para dar cuenta de la penetración de la empresa alrededor del mundo. Según la OICA, en 2017 se vendieron un total de 93,856,388 vehículos en el todo el orbe, de los cuales, la región de América del Norte consumió 21,497,241 y México 1,647,723.¹⁷⁹ Del millón de vehículos vendidos en México, la AMIA reporta que solo 624,077 fueron producidos en México y 906,240 son de procedencia extranjera.¹⁸⁰ Entretanto, el consumo interno estuvo liderado por Nissan al tener una venta total de 35,035 mientras que GM vendió 29,726 unidades (tabla 3.8 // gráfica 3.5).

VENTA AL PÚBLICO						
DICIEMBRE y acumulado, 2017 vs 2016						
GRUPO	Subgrupo	DICIEMBRE 2017			DICIEMBRE 2016	
		Autos	Camiones ligeros	Total	Total	Var. %
GENERAL MOTORS		23,817	5,909	29,726	42,379	-29.9
BMW		1,257	0	1,257	1,460	-13.9
FCA MÉXICO		3,704	5,884	9,588	14,226	-32.6
FORD MOTOR		3,699	4,160	7,859	12,249	-35.8
ACURA		96	179	275	269	2.2
HONDA		3,340	6,234	9,574	10,858	-11.8
HYUNDAI		2,889	2,330	5,219	3,165	64.9
INFINITI		125	96	221	240	-7.9
ISUZU		0	356	356	125	184.8
JAGUAR		29	0	29	33	-12.1
KIA		5,524	2,556	8,080	6,030	34.0
LAND ROVER		0	76	76	53	43.4
LINCOLN		44	192	236	237	-0.4
MAZDA		2,822	2,797	5,619	6,651	-15.5
MERCEDES BENZ		2,114	0	2,114	2,077	1.8
MINI		729	0	729	688	6.0
NISSAN		20,335	14,700	35,035	47,531	-26.3

¹⁷⁹ Sales statistics from OICA, 2016, disponible en línea: <http://www.oica.net/category/sales-statistics/>, consulta: 10 de enero de 2017.

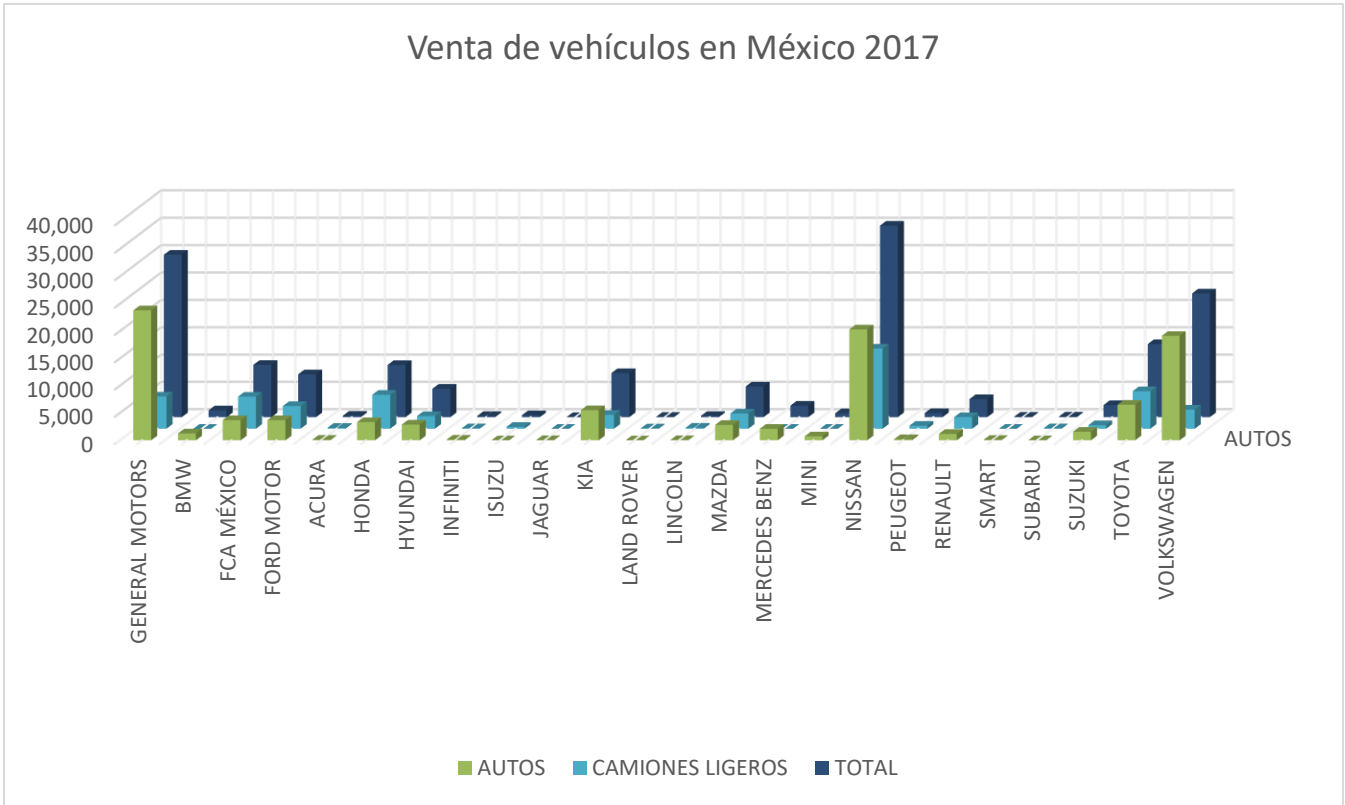
¹⁸⁰ Estadísticas de venta al público en México, disponible en línea: <http://www.amia.com.mx/ventas.html>, consulta: 10 de enero de 2017.

PEUGEOT		208	550	758	666	13.8
RENAULT		1,177	2,140	3,317	3,118	6.4
SMART		90	0	90	150	-40.0
SUBARU		28	91	119	111	7.2
SUZUKI		1,567	658	2,225	1,594	39.6
TOYOTA		6,522	6,887	13,409	14,839	-9.6
VOLKSWAGEN		19,150	3,511	22,661	23,636	-4.1
	AUDI	2,066	0	2,066	1,700	21.5
	PORSCHE	158	0	158	176	-10.2
	SEAT	2,161	107	2,268	1,873	21.1
	VOLKSWAGEN	14,765	3,404	18,169	19,887	-8.6
VOLVO		145	0	145	182	-20.3
DICIEMBRE 2017		99,411	59,306	158,717	192,567	-17.6
DICIEMBRE 2016		127,604	64,963	192,567		
Variación %		-22.1%	-8.7%	-17.6%		
Diferencia		-28,193	-5,657	-33,850		

TABLA 3.8. Venta de vehículos en México 2017.

Fuente: AMIA, 2017.

Como puede observarse, el caso de la evolución productiva de GM en México es de particular interés al momento de abordar a la industria automotriz dentro de un análisis más completo. Si bien este sector representa uno de los pilares de la economía mexicana, es necesario destacar que su desarrollo parte de las necesidades de la firma a nivel internacional y no precisamente de las acciones gubernamentales para incentivar el crecimiento económico y, con ello, la mejora de la sociedad a la que gobierna. Si se considera que las políticas públicas dentro de la industria automotriz fueron, en principio, esfuerzos dedicados a la construcción de una industria mexicana sólida, la evidencia arroja que, gracias a éstas, las compañías transnacionales lograron conformar un sistema de redes de producción que al día de hoy las mantienen como entidades de tal magnitud que hoy día sus inversiones son asechadas por las economías que difícilmente pueden construir un complejo económico similar a este.



GRÁFICA 3.5. Venta de vehículos en México 2017.
Elaboración propia con datos de la AMIA, 2017.

La apertura económica del país marca un punto casi sin retorno para las aspiraciones nacionales de tener una industria automotriz propia, limitándose solo a aportar las capacidades materiales y de servicios que hacen posible la fabricación de 3.7 millones de vehículos al año. Como se ha detallado, esta cuestión no surge de la espontaneidad ni fue causada por la apertura del comercio nacional desde 1986, sino que se debe a un conjunto de elementos estructurales de los que México adoleció durante la construcción del sector a nivel mundial. El papel del país en ese sentido fue relegado, entonces, al de mero facilitador y administrador entre las empresas transnacionales y la población nacional, sin tener las capacidades que permitan la existencia de empresas mexicanas para hacer frente a las exigencias de una economía cada vez más interconectada tanto regional como internacionalmente hablando.

El estudio de GM representa el caso más evidente del peso de la evolución de la industria y cómo México se ha quedado rezagado en esta materia. De la misma forma, el estudio de dicha empresa a partir de aquí debe de funcionar como un ejemplo de éxito a seguir por los futuros planeadores de la economía y de la educación en México, pues si bien es cierto que las condiciones bajo las cuales se desarrolló GM en todo el mundo no son las mismas que imperan hoy en día, sí es posible analizar, deducir y ejecutar las acciones necesarias para que el país no dependa exclusivamente de las estrategias que las matrices han planteado para el futuro de cada una de sus industrias y que, al mismo tiempo, juegue un rol de mayor trascendencia para la conducción de esta nueva economía que día con día se complejiza más en su estudio.

Conclusiones.

Como puede observarse, la industria automotriz como entidad económica es una de las más grandes del mundo debido a la importancia que representa, no solo dentro de los países con un mayor nivel de desarrollo, sino también para la periferia de éstos por sus grandes volúmenes de comercio y por las actividades productivas y laborales que ello involucra. De la misma forma, la industria de los automotores ha marcado una pauta de suma relevancia no solo dentro de su propio sector, sino que se ha encargado de marcar una tendencia en todo el capitalismo contemporáneo. El proceso industrial y los medios por los cuales se masificó la producción y el uso del automóvil dan cuenta del poder de la industria para generar toda una ola de cambios en la economía internacional al exportar los métodos para producir bienes manufacturados.

El consumo del automóvil en sus primeros años de existencia pronto se colocaría como uno de los símbolos más relevantes de la industria capitalista, pues tanto la venta como la compra de vehículos llegaron a superar el uso real de su propia utilidad para la que estaban destinados. Con el tiempo, los automóviles pasaron de ser un medio de transporte a un indicador social que pronto determinaría el status de las clases sociales que podrían (o no) tener acceso al automóvil. En esencia, el hecho de poseer uno de estos productos continúa siendo un augurio de éxito dentro de la vida cotidiana que exportó el *American Way of Life*, el mismo que se instauraría en los países en desarrollo como máxima política, económica y social “necesaria” e “incuestionable” para superar los rezagos de cada uno de ellos. Por consiguiente, el hecho de tener un automóvil y ser considerado una persona de éxito, fue uno de los logros tanto de la industria automotriz como del propio capitalismo.

Como también pudo apreciarse a lo largo de la investigación, la industria automotriz ha fungido como un laboratorio en donde se han creado los paradigmas más importantes en torno a la producción y reproducción del sistema capitalista en su conjunto. Desde su nacimiento y a lo largo de los años estos paradigmas se han modificado, adaptado y perfeccionado hasta convertirse en los modelos a seguir por

casi todas las industrias a nivel mundial que producen tanto bienes como servicios, no obstante, reformulando sus principios propios. Dentro de la reestructuración de la economía internacional después de las crisis que trajo consigo la década de 1970, se comenzaron a vislumbrar elementos que no habían sido considerados dentro de la propia industria automotriz y que poco a poco irían cobrando fuerza, también, en otras ramas de la industria capitalista gracias a las aportaciones del toyotismo; algunos de éstos fueron la competitividad; la desregulación; la flexibilización: la deslocalización; la tercerización; etc., mismos elementos que tomaría el neoliberalismo como bandera para proclamar la desintegración del Estado benefactor.

Estos elementos que se hicieron presentes dentro de la industria automotriz, (primero) y que después se expandieron hacia otras industrias, comenzaron a destacar desde principios de la década de 1980, en donde las grandes empresas de los Estados desarrollados (Centro) sufrieron fuertes golpes de timón en su estructura de producción y comenzaron a tomar en consideración estos factores para mantenerse a la vanguardia y dentro de las preferencias de los millones de consumidores que habían generado, ello sin dejar de aprovechar las innovaciones tecnológicas que se desarrollaron de la mano de la globalización y asechando estridentemente las tendencias del mercado. La evolución de la industria automotriz, específicamente dentro de la transición entre paradigmas productivos, le añade a la reformulación del capitalismo un instrumento tendiente a contrarrestar las pérdidas de ganancias millonarias a costa de la expansión de los mercados, el aumento de la competitividad y la reorganización y modificación de la composición del trabajo y la cultura laboral misma.

El éxito, la diversificación y el despliegue de la industria automotriz requirió de la construcción y e incorporación de toda una nueva infraestructura a nivel mundial; caminos, puentes, autopistas, redes eléctricas, de agua potable y de comunicaciones fueron necesarias para adaptar el nuevo producto a la vida de cada una de las personas. Por supuesto, el desarrollo de toda esta infraestructura solo fue posible gracias a la intervención del Estado dentro de la economía que le dio forma al Siglo XX, el mismo Estado keynesiano que después de 1980 sería criticado

fuertemente por haber realizado la encomiable tarea de gestar el modelo que rendía a las masas frente al capitalismo. Lo anterior, refleja ampliamente la necesidad del capital transnacional de replantear el papel de las instituciones ya sean éstas políticas, económicas, jurídicas o sociales que en su momento permitieron su basto desarrollo.

En lo que respecta a México, el arribo de la industria automotriz ha demostrado ser, por diversas razones, uno de los hechos más destacables dentro de la historia de la economía nacional al consolidarse dicho sector industrial como uno de los más importantes para el país, no solo por las implicaciones directas que ha tenido sobre el crecimiento y el desarrollo de la economía misma, sino porque, históricamente, ha sido uno de los pilares clave en el desarrollo del capitalismo. Desde 1925 con la llegada de Ford, el sector automotriz comenzaría a formar parte de la sociedad mexicana que, a la postre, encontraría en esta industria un factor de crecimiento económico más allá de los desaciertos gubernamentales en materia de política industrial.

Si bien es cierto que el arribo de la industria automotriz a México se realiza bajo un contexto nada favorable para la inserción de las pocas industrias mexicanas en el ramo, los años siguientes a la reconstrucción nacional que dejaba la Revolución fueron desaprovechados por la falta de cohesión política y económica que asoló al país por poco más de un tercio de siglo. Desde un principio, la industria automotriz en territorio nacional siempre estuvo ligada a las decisiones que se tomaran al interior de las matrices de cada una de las empresas que se asentaron en el país, siendo las autoridades meras administradoras de las acciones que éstas llevaban a cabo, lo que influyó determinadamente en la configuración que tiene el sector hoy en día frente al proceso de globalización y su integración a las cadenas de producción

Si se toma en consideración el contexto bajo el cual se instauró la industria automotriz en México, se podrá dar cuenta del por qué el país no se insertó adecuada y rápidamente al nuevo paradigma que comenzaba a ofrecer el desarrollo y la expansión de la industria automotriz en los países centro, ello sin contemplar las capacidades que de antemano presentaba la sociedad mexicana en cuestiones

como la educación y la especialización laboral al ser una economía cuyos activos más importantes se encontraban en las actividades primarias y no industriales. Aunado a ello, las luchas fácticas que se mantuvieron después de llegada la industria y del término de la Revolución hicieron aún más complicado el avance del país en materia industrial, prueba de ello se tiene hasta 1938, año en el que el Gral. Lázaro Cárdenas trató de impulsar a México hacia un nuevo polo de desarrollo por medio de la industrialización. Tuvieron que pasar trece años y numerosos vaivenes para que el país decidiera inclinarse hacia el paradigma del desarrollo industrial que en las economías centro había comenzado poco después de mediados del Siglo XIX.

Tal y como se realiza en el primer análisis sobre la dependencia en esta investigación, la llegada de este sector industrial al país se desarrolla en condiciones de reproducción (y no de producción) a diferencia de como lo hacían cada uno de los avances que se realizaban en las economías centrales; las características propias del país junto con su inestable actividad económica llevaron a que los lazos de dependencia se reprodujeran a escala micro y macroeconómica con el desarrollo de la industria pesada, solo dejando en manos de las autoridades locales la capacidad de responder ante el embate de novedosas técnicas de producción y comercialización. Después de que el taylorismo y el fordismo dieran pie a la construcción de un nuevo y crucial paradigma para el desarrollo del capitalismo de la primera posguerra, en México estas técnicas solo se aplicarían en principio a la misma industria automotriz, mientras que en el centro ya se aplicaban a numerosos procesos industriales.

En ese sentido, el país comenzaría a "imitar" estos procesos industriales solo en el modelo de sustitución de importaciones, al creer que de esta manera se podría insertar dentro de ese selecto club de economías que, después de la Segunda Guerra Mundial, representarían un modelo a seguir para los países subdesarrollados o en vías de desarrollo. Si bien la implementación de este modelo fue una de las mejores iniciativas que se desarrollaron con el fin de eliminar los rezagos económicos de los países dependientes, lo cierto es que el mismo, derivado de sus carencias estructurales, no llegó a impulsar las economías de los Estados

que lo pusieron en práctica. La sustitución de importaciones logró que las economías de dichos países, incluido México, gozaran de una relativa autonomía frente a los procesos que se liberaban entonces en Occidente, pues como nunca antes se había visto en ellas, el crecimiento económico fue gradualmente a la alza casi en comparación con las economías centro, sin embargo, lo que las economías sustitutivas no previeron fue el hecho de que la dependencia estructural no se había eliminado con solo producir algunos insumos que necesitaba la industria para su desarrollo, lo que al final determinó las posibilidades de cada uno de esos Estados dentro del circuito económico internacional.

Desde el ensamblado de automóviles hasta la fabricación de motores y transmisiones, el crecimiento de la industria automotriz fue hasta cierto punto “estático” al no consolidar un amplio dominio sobre la economía nacional, sin embargo, lo anterior cambió a partir de que las firmas transnacionales buscaran nuevas estrategias para ampliar tanto su base productiva como consumidora buscando, desde luego, las condiciones más ventajosas que se ajustaran a los objetivos de las mismas. Como tal, la nueva estrategia internacional de este sector marcó el inicio de la era moderna de la industria en el país, pues el flujo de inversiones para la construcción de las plantas de motores y transmisiones amplió las posibilidades para que en México se desarrollaran con mayor eficiencia los procesos a los que el sector se estaba apegando de acuerdo a los objetivos planteados desde entonces.

El gradual crecimiento de la producción automotriz en el territorio nacional provocaría que el centro del país dejara de ser el foco de atención en cuanto a las inversiones del sector, pues independientemente del mercado interno al que podía satisfacer, la demanda de automóviles para las décadas de 1960 y 1970 crecería exponencialmente gracias a los ajustes que el modelo sustitutivo realizó en las economías periféricas y a la bonanza que se presentaba en el centro hasta la primera crisis del petróleo en 1973. La distribución en la frontera norte de las cadenas automotrices giró en torno a la cercanía con el mayor mercado del mundo, razón por la que las inversiones comenzaron a llegar a los límites de los estados de Coahuila, Chihuahua, Nuevo León, etc., pues las nuevas circunstancias en el ámbito

internacional demandaban la reducción de costos en prácticamente todos los rubros destinados a la producción automotriz.

Con el advenimiento de las ideas neoliberales que comenzaron a expandirse gracias a la influencia de los países anglosajones (Estados Unidos e Inglaterra), la periferia se veía comprometida en relación con el ajuste de las políticas económicas que comenzaron a aplicarse desde los foros multilaterales como el FMI, el BM y el GATT. El desgaste del modelo productivo junto con las fallas estructurales de la sustitución de importaciones no dio otra salida a los países dependientes del centro más que a virar su andamiaje político y económico hacia las medidas imperantes en la economía y en el comercio mundial, por lo que se pusieron en marcha cambios profundos y sustanciales en la estructura de dichas economías. Asimismo, las adecuaciones que presentó el nuevo paradigma productivo auspiciado por Toyota para la industria automotriz poco a poco fueron adoptadas por más sectores industriales que vieron en éste una concepción eficiente para el proclive desarrollo de la industria en casi todos los lugares a los que se pudiera llegar.

Dentro del cambio estructural las firmas automotrices en México, ya investidas dentro del nuevo paradigma productivo a mediados de la década de 1980, cristalizaron sus inversiones realizadas una década atrás, pues con el pasar de los años terminaron por eliminar la poca competencia nacional que existía en el sector de autopartes, además de construir toda una red productiva en América del Norte, siendo México el eslabón que fabricaría los vehículos sin algún otro componente mayor que agregara valor a la misma cadena. Logrado lo anterior, ahora el país solo tenía que asegurarse que la producción de vehículos se realizara de la manera más barata, eficiente y de mayor calidad por medio de la apertura económica que se había propuesto a comienzos de la década gracias a las medidas propuestas por los organismos financieros una vez que adoptaron el dogma neoliberal de la época. La transición de una economía alejada del libre comercio con la mayoría del mundo ahora se encontraba en la encrucijada de dejar un modelo proteccionista de relativos buenos resultados a una en donde el *laissez faire*, *laissez passer* sería la premisa fundamental del crecimiento y el desarrollo económico.

El nuevo paradigma productivo que se implantó en la industria automotriz abrió paso a una nueva concepción sobre la fabricación de automóviles y, al mismo tiempo, sería la antesala de la creación de un nuevo enclave dentro de la economía mundial. La premisa de la globalización no terminaría por dismantelar lo que el modelo sustitutivo había “creado” en las economías de la periferia, sino que les daría la “oportunidad” de insertarse en un nuevo proceso que prometía mayores beneficios para la población en general, sin saber que sus mismos pilares estructurales también lo llevarían, en la actualidad, a un nuevo periodo de crisis del cual no parece haber retroceso hasta el momento. El cambio estructural en estas economías, particularmente en México, no medirían las consecuencias de un cambio tan abrupto en el camino del desarrollo económico, no obstante, de que sus condiciones estructurales sugerían no hacerlo de dicha manera.

En lo que corresponde a esta investigación, se comprueba la hipótesis presentada en su inicio, la transnacionalización del sector automotriz doméstico, deviene de un modelo inacabado de industrialización de alcance nacional, cuyas condiciones económicas estructurales eran incapaces de atender el desarrollo interno del sector en conjunto de una progresiva expansión productiva de las firmas internacionales causada, a su vez por los nuevos procesos y dinámicas internacionales en el ámbito económico, tales como la competencia y la liberalización promovidas desde el toyotismo. Por otra parte, se puede decir que la dependencia mexicana dentro del sector no solo se debe a la inoperatividad de una política industrial robusta durante el periodo de sustitución de importaciones, sino que también fue generada por otros factores ajenos a los desatinos de una sola política industrial.

La dependencia que guarda México con los Estados Unidos es ineludible, sin embargo, la apertura económica de la nación no fue más que el resultado de una historia en la que poco se pudo hacer ante la innovación empresarial-industrial. La firma del TLCAN no es la causante de los problemas en el país, ni la razón determinante para que México no sobresalga tal y como las aspiraciones nacionales lo dictan y lo reclaman. La apertura no es la causante de los desaciertos en la política industrial del país, misma que, a estas alturas, ya está de sobra proponer y

ejecutar. De esto, solo queda aprender la experiencia y aprovechar las oportunidades que dé el mercado, pero, más allá de eso, hacer que las oportunidades sucedan para no depender exclusivamente del ingenio que nace fuera de las fronteras y sí dentro de los emporios que hoy manejan la economía mundial.

Recomendaciones.

Tomando esta referencia y haciendo un análisis de los resultados que se ha tenido en ese renglón en la realidad, se puede inferir que el cambio estructural en el país no solo no ha sido capaz de lograr que la economía recupere la senda estable de crecimiento y, mucho menos, de desarrollo económico que mantuvo durante el periodo sustitutivo, sino que ha profundizado las desigualdades existentes entre las clases medias del país llevándolas prácticamente a su extinción. El ascenso de las firmas internacionales, la caída del Estado del bienestar y la necesidad de “hacer más con menos” fueron elementos fundamentales de un todo que sacudió la percepción que se tenía hasta entonces del sistema. El fenómeno aquí observado se explica a partir de todos los factores que hasta este momento se han contemplado y da cuenta de las interacciones que se dan actualmente en torno de las bifurcaciones a las que se han dado lugar.

El caso de la evolución productiva de GM en México es de particular interés al momento de abordar a la industria automotriz dentro de un análisis más completo. Si bien este sector representa uno de los pilares de la economía mexicana, es necesario destacar que su desarrollo parte de las necesidades de la firma a nivel internacional y no precisamente de las acciones gubernamentales para incentivar el crecimiento económico y, con ello, la mejora de la sociedad a la que gobierna. Si se considera que las políticas públicas dentro de la industria automotriz fueron, en principio, esfuerzos dedicados a la construcción de una industria mexicana sólida, la evidencia arroja que, gracias a éstas, las compañías transnacionales lograron conformar un sistema de redes de producción que al día de hoy las mantienen como entidades de tal magnitud que sus inversiones son asechadas por las economías que difícilmente pueden construir un complejo económico similar a este.

El estudio planteado de GM representa el caso más evidente del peso de la evolución de la industria y como México se ha quedado rezagado en esta materia. De la misma forma, el estudio de dicha empresa a partir de aquí debe de funcionar como un ejemplo de éxito a seguir por los futuros planeadores de la economía y de la educación en México, pues si bien es cierto que las condiciones bajo las cuales

se desarrolló GM en todo el mundo no son las mismas que imperan hoy en día, sí es posible analizar, deducir y ejecutar las acciones necesarias para que el país no dependa exclusivamente de las estrategias que las matrices han planteado para el futuro de cada una de sus industrias y que, al mismo tiempo, juegue un rol de mayor trascendencia para la conducción de esta nueva economía que día con día se complejiza más en su estudio.

De esta manera, se pueden inferir dos elementos por demás relevantes en el desarrollo, tanto de la industria automotriz en México como de la propia economía nacional con la apertura comercial y que deben de ser contemplados en lo sucesivo:

- Primero, el desarrollo del sector automotor ha sido uno de los claros dentro de los muchos oscuros que se han manifestado después de 1994, sin embargo, la causa de ello no es el TLCAN en sí, sino la falla estructural que manifestó el país a lo largo del desarrollo productivo de la industria desde 1925. Como se señaló, el proceso de apertura que aquí se investiga, no es más que el punto de inflexión en donde las empresas logran consolidar una práctica que ya se venía dando acentuadamente desde principios de la década de 1980 y la cual consistía en convertir a México en una plataforma exportadora para responder con éxito a las necesidades que las mismas tenían una vez propiciada la egida globalizadora; y,
- Segundo, el cambio estructural debe tener como base un análisis puntual y objetivo de los aciertos y deficiencias del modelo anterior junto con las oportunidades reales que pueda tener una nueva estrategia de desarrollo aplicada a la realidad mexicana.

Las insuficiencias de hoy solo pueden ser atribuibles a los vicios de origen de la economía y no a las reformas que aún están por venir dentro del cambio estructural en el país, sin embargo, de seguir en la misma dirección sin detenerse a realizar una evaluación objetiva de los resultados solo hará más vulnerable la economía del país a las decisiones que se tomen fuera del mismo país al que se

trata de llevar “hacia adelante.” De mantener el mismo camino dentro del paradigma económico sin hacer un estudio y una evaluación objetiva de sus resultados, solo volverá a la economía nacional vulnerable a las decisiones y los *shocks* externos.

Dicho análisis dentro de los cambios estructurales es fundamentalmente necesario para cuestionar distintos dogmas sobre los que se han tomado las decisiones en materia de política económica. Empezar este camino parte de la máxima sobre la desideologización que mantiene atrapada la búsqueda constante de un nuevo modelo de desarrollo dentro de los límites que permite la globalización y que se ajuste a la realidad y las necesidades de la economía mexicana. Más allá de un proyecto de política industrial, la existencia de mecanismos que consientan la interiorización de la apertura del comercio, permitiría la creación de nuevos eslabones en materia industrial en apoyo a las pequeñas y medianas empresas que hoy carecen de los medios para siquiera competir frente a las firmas transnacionales.

ANEXOS.

ANEXO 1. Resumen de los Decretos que fomentaron la industria automotriz a lo largo de 1962 a 1989.

DECRETO DE 1962

- El 60% de los componentes habrían de ser de origen nacional.
- Se prohibía la importación de vehículos ensamblados en el exterior, así como motores, baterías, llantas (se habría de obtener licencia para importar).
- Los productores deberían presentar programas de fabricación de motores y de conjuntos mecánicos que incluyeran el maquinado de los primeros, así como especificar las partes que serían adquiridas a proveedores nacionales y detallar el monto de las inversiones que realizarían. Se trataba de persuadir a las empresas de vehículos de motor a fabricar y no limitarse simplemente a montar vehículos en el país.
- Para proteger la presencia de las empresas mexicanas en el mercado interno, se limitó el número máximo de vehículos que cada empresa podía producir (en esa época había seis fábricas de vehículos de motor que eran totalmente propiedad de capital nacional).
- Se limitó una mayor integración vertical de las empresas de automóviles para promover la producción de piezas de vehículos por empresas nacionales.
- Ningún fabricante de piezas podía tener menos del 60% de capital mexicano.

DECRETO FOMENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE 1962

- Se establecen por primera vez normas para racionalizar la producción para lograr escalas más competitivas: la limitación a producir como máximo cuatro líneas de vehículos y hasta tres modelos cada una siempre que el total no excediera de siete modelos.
- Se estableció un régimen de estímulos fiscales para la industria automotriz terminal tales como la reducción de 100% del impuesto de importación, tanto como para materiales de ensamble como para maquinaria y equipo no producidos en el país, la disminución de impuestos federales, devolución de impuestos indirectos sobre productos exportados y la autorización para depreciar en menor plazo las inversiones en maquinaria y equipo, para los efectos del impuesto sobre la renta.

- Para la industria auxiliar, se prohibió a la industria automotriz terminal fabricar componentes que produjeran las de autopartes, salvo para la exportación y se exigía a estas últimas que 60% de su capital social fuera de propiedad mexicana.
- Se especificó como componentes de fabricación nacional obligatoria a los sistemas esencialmente mecánicos, así como todos los componentes producidos por la industria de autopartes cuyo sobreprecio no fuera superior a 25% y que cumpliera las normas de calidad y de entrega.
- Se consideró la participación de la industria de autopartes en la actividad exportadora, obligando a la industria automotriz terminal a que un mínimo de 40% de las divisas necesarias para compensar sus cuotas de producción, por empresa y por tipo de vehículo fuera generado por exportaciones de la industria de autopartes.

DECRETO PARA LA RACIONALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE 1982

- Se establece la limitación del número de líneas y de modelos distintos que podían producir las empresas de la industria terminal para el mercado nacional. Estas líneas adicionales debían alcanzar un grado de integración de partes nacionales de 30%, buscando que su producción no quedara limitada por las ineficiencias de la industria nacional de componentes.
- Los automóviles debían tener un grado de integración de partes nacionales del 50% en 1984-1985, 55% en 1986 y de 60% de 1987 en adelante. Para los camiones, tractocamiones y autobuses de tipo integral estos porcentajes eran más altos. Los fabricantes de autopartes debían seguir un nivel de integración similar a la de los automóviles.
- Se estableció para la industria automotriz terminal la obligación de incorporar ciertos componentes de fabricación nacional que precisaban en listados revisados regularmente. Con ello se intentaba hacer que la integración nacional fuese selectiva, desarrollando con ello capacidades específicas de fabricación de productos con valor tecnológico.
- Se aceptó que la incorporación de empresas mexicanas a la industria terminal de automóviles no resultaba posible, dadas las limitaciones tecnológicas y las inversiones requeridas para participar en forma eficiente y dinámica en el nuevo contexto global de la industria internacional, por lo que no se establecieron limitaciones a la propiedad extranjera en este sector. Sin embargo, los camiones pesados, los tractocamiones y autobuses de tipo integral tuvieron un trato diferente, pues la legislación los consideraba como bienes de capital integrantes de un sector estratégico, donde la presencia de la inversión mexicana era indispensable. Para ello se estableció que la

mayoría del capital de las empresas fabricantes de este tipo de vehículos debía ser mexicana, además solo podían tener motores diesel, y éstos debían ser de empresas con un capital mayoritariamente de origen nacional.

- Se reconociese que uno de los grandes logros de las legislaciones anteriores en materia automotriz era haber creado una industria nacional de autopartes, por lo que se sostuvo que el capital mexicano en esta industria debía ser de 60%. Sin embargo, se flexibilizó el decreto en cuanto a que se permitía la piramidación de capitales, mediante el cual podían participar personas morales en las que el capital sea total o mayoritariamente mexicano.
- Para los fabricantes de componentes para la exportación existía la alternativa del régimen de industria maquiladora que no establecía exigencias en cuanto al capital accionario ni al porcentaje de contenido nacional.
- Se establecieron limitaciones relativas a los tipos de motores y exigencias de satisfacer normas ambientales, así como incentivar la producción de vehículos económicos. Se prohibía el uso de motores de ocho cilindros en automóviles y camiones comerciales a partir del año modelo 1986, y establecía que los motores diesel se podían utilizar exclusivamente en camiones pesados, tractocamiones y autobuses de tipo integral. Se establecía además se debían cumplir con normas de calidad vigentes, de seguridad, de rendimiento de combustible y de control de la contaminación ambiental. Se estableció también que el 25% de la producción de automóviles destinada al mercado nacional debería corresponder a vehículos económicos
- Se consideró la participación de la industria de autopartes en la actividad exportadora, obligando a la industria automotriz terminal a que un mínimo de 40% de las divisas necesarias para compensar sus cuotas de producción, por empresa y por tipo de vehículo fuera generado por exportaciones de la industria de autopartes.

DECRETO DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE 1989

- Otorgó a las empresas ya establecidas plena libertad para fabricar los tipos de vehículo que consideraran convenientes, e importar los vehículos necesarios para complementar su oferta en el mercado nacional (aquellos de la misma clase de los que producían). Temporalmente estas importaciones solo podían ser realizadas por las empresas fabricantes y su monto no debía exceder al valor agregado generado en México. A partir del 1º de enero de 1991 se autorizó a cualquier persona a fabricar e importar autobuses de tipo integral; lo mismo ocurrió con los tractocamiones en 1993 y con camiones pesados en 1994.

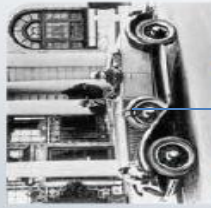
- Se eliminó a partir de 1992 la restricción de que los tractocamiones y camiones pesados solo podían llevar motores diesel.
- No establece condición alguna sobre integración de partes nacionales, presupuesto en divisas o estructura de capital, que anteriormente debía ser mayoritariamente mexicana.

DECRETO PARA EL FOMENTO Y LA MODERNIZACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE 1989

- Se permitió que las empresas completaran su oferta mediante importación de vehículos provenientes de sus matrices o filiales Solo si se tenía un saldo favorable en la balanza comercial, sobrecompensándolas en una relación de 2.5 a 1 en 1991, 2 a 1 en 1992-1993, y 1.75 a 1 a partir de 1994; también se limitó el volumen de estas importaciones a 15% del total de vehículos vendidos en México en los años modelo 1991 y 1992, y a 20% en 1993
- Se exigió que como mínimo el 36% del total del valor agregado generado en México proviniera de sus proveedores.
- Las empresas de la industria de autopartes, para que fueran clasificadas como tales, se les exigió que como mínimo 60% de su facturación total anual correspondiera a equipo original para la industria terminal y que mantuviera una proporción de capital mexicano no inferior a 60%.
- Se crea la categoría de “proveedor nacional” en la cual tienen cabida empresas que no satisfacen los requisitos de la industria de autopartes, y solo se les obligadas a generar un valor agregado nacional mínimo de 30% al igual que la industria de autopartes.

Elaboración propia con base en Rodríguez Peralta, Carlos Mario, *Op. Cit.*, pp. 79-80.

ANEXO 2. Línea de tiempo. General Motors en México.



1923 Se establecen siete fábricas en México para el mercado local de la Ciudad de México.



1926 Se funda la primera planta de autos en México en el edificio General Motors en la calle de Uruguay, en la zona de la Avenida Reforma Nacional.



1937 El Presidente Lázaro Cárdenas inaugura la planta de la GM México, la cual con 221 trabajadores y 3,308 m² de superficie inicia la producción de camiones a un ritmo de 10 unidades diarias.

1920

1923 El 22 de septiembre de ese año se constituye el Círculo General Motors de México y se inaugura la planta en la calle de Uruguay, en el centro de la Ciudad de México.



1937 Se fabrica el primer camión Chevrolet en el país con una planta colectiva de trabajo con los empleados de GM en el edificio de la planta de la GM México, al personal de la planta.

1930



1930 En la planta de Ensamble de la Ciudad de México se comienzan a producir vehículos de otras marcas General Motors: Compuserve, Chevrolet Truck, Cadillac y Pontiac.

1930

1933 Se empieza a ensamblar automóviles Chevrolet, Sedan. La capacidad del Ejército 1 es de 23,307 m².



1954 Se inicia el Centro de Capacitación Técnica en la planta de la Ciudad de México, en donde se ofrece a los trabajadores los talleres de servicio de los distribuidores de autos a los repuestos y mantenimiento de los vehículos GM de todo el país.

1950

1951 La planta del Village de GM de México alcanza los 1,750 empleados, generando una cifra récord de producción de 12,000 unidades anuales, es decir, casi 33 unidades diarias.



1940 Se inicia la construcción de la Edificio 2, 3 y 4. La planta de la Ciudad de México alcanza una superficie de 31,280 m².

1940



1945 Inician producción las plantas de Motores y Transmisión en Toluca, Estado de México.

1960



1978 General Motors inicia la producción en México de partes y componentes para la industria automotriz.

1970



1979 Se fabrica la primera pieza de la planta de Ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila y GM México alcanza la producción de 50 mil unidades anuales. En la primavera del pasado año, la GM México inicia el programa de capacitación en colaboración con la Secretaría de Educación Pública.

1980



1984 Comienza la producción de la planta de Ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila y GM México alcanza la producción de 50 mil unidades anuales. En la primavera del pasado año, la GM México inicia el programa de capacitación en colaboración con la Secretaría de Educación Pública.



1980 Se produce el mayor número de unidades en la planta de Ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila.

1980



1985 General Motors de México celebra su 50 aniversario y se consolida como la empresa privada número uno del país.

1984 Comienza la producción de la planta de Ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila y GM México alcanza la producción de 50 mil unidades anuales. En la primavera del pasado año, la GM México inicia el programa de capacitación en colaboración con la Secretaría de Educación Pública.



1988 La planta de Ramos Arizpe inicia la producción de la planta de Ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila y GM México alcanza la producción de 50 mil unidades anuales. En la primavera del pasado año, la GM México inicia el programa de capacitación en colaboración con la Secretaría de Educación Pública.

1990



1990 Llega Pablo Ibarra a México por segunda ocasión y GM celebra el 50 aniversario de su llegada al país. En la primavera del pasado año, la GM México inicia la producción de la planta de Ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila y GM México alcanza la producción de 50 mil unidades anuales. En la primavera del pasado año, la GM México inicia el programa de capacitación en colaboración con la Secretaría de Educación Pública.



1991 Comienza la producción de la planta de Ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila y GM México alcanza la producción de 50 mil unidades anuales. En la primavera del pasado año, la GM México inicia el programa de capacitación en colaboración con la Secretaría de Educación Pública.



1994 Inicia la venta de la planta de Ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila y GM México alcanza la producción de 50 mil unidades anuales. En la primavera del pasado año, la GM México inicia el programa de capacitación en colaboración con la Secretaría de Educación Pública.



1994 Se inaugura una planta de Ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila y GM México alcanza la producción de 50 mil unidades anuales. En la primavera del pasado año, la GM México inicia el programa de capacitación en colaboración con la Secretaría de Educación Pública.



1981 GM de México inicia su programa de capacitación en colaboración con la Secretaría de Educación Pública.



1981 La Oficina General de la planta de Ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila y GM México alcanza la producción de 50 mil unidades anuales. En la primavera del pasado año, la GM México inicia el programa de capacitación en colaboración con la Secretaría de Educación Pública.

1995 ▶ Inicia la operación de la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

1996 ▶ Se inaugura el Cento de Servicios al Cliente de GM. La empresa establece con valentía la dirección para el concepto televisivo TV1.

1997 ▶ Compaño Siles inicia la producción de Chevrolet Suburban por primera vez en México elctivo-mercado australiano.

1997 ▶ GM de México alcanza el primer lugar en ventas en el mercado de México, luego de haberse colocado 12 años con el 3.º lugar.

2013 ▶ Océar, empresa subsidiaria de General Motors Company, inicia operaciones en México al través de un servicio personalizado de seguridad, navegación y conectividad, proporcionando asistencia humana al conductor como a la pasajeros de los vehículos GM.

2014 ▶ General Motors anuncia una inversión de 5 mil millones de dólares en México como parte del plan de inversión 2013-2018, el mismo que será utilizado para modernizar y expandir la planta de Manzanillo ubicada en Toluca, Ramos Arizpe, Silao y San Luis Potosí.

2015 ▶ General Motors celebra 80 años con México. Afortunadamente, con más de 15 mil empleados mexicanos, con el Compáño de Manzanillo, Oficinas Centrales, un Cento Regional de Ingeniería, el Club de Fútbol, Ramos Arizpe y Calzadilla.

1990 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

1995 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

1996 ▶ Se inaugura el Cento de Servicios al Cliente de GM. La empresa establece con valentía la dirección para el concepto televisivo TV1.

1997 ▶ GM de México alcanza el primer lugar en ventas en el mercado de México, luego de haberse colocado 12 años con el 3.º lugar.

2013 ▶ Océar, empresa subsidiaria de General Motors Company, inicia operaciones en México al través de un servicio personalizado de seguridad, navegación y conectividad, proporcionando asistencia humana al conductor como a la pasajeros de los vehículos GM.

2014 ▶ General Motors anuncia una inversión de 5 mil millones de dólares en México como parte del plan de inversión 2013-2018, el mismo que será utilizado para modernizar y expandir la planta de Manzanillo ubicada en Toluca, Ramos Arizpe, Silao y San Luis Potosí.

2015 ▶ General Motors celebra 80 años con México. Afortunadamente, con más de 15 mil empleados mexicanos, con el Compáño de Manzanillo, Oficinas Centrales, un Cento Regional de Ingeniería, el Club de Fútbol, Ramos Arizpe y Calzadilla.

1990 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

1995 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

1996 ▶ Se inaugura el Cento de Servicios al Cliente de GM. La empresa establece con valentía la dirección para el concepto televisivo TV1.

1997 ▶ GM de México alcanza el primer lugar en ventas en el mercado de México, luego de haberse colocado 12 años con el 3.º lugar.

2013 ▶ Océar, empresa subsidiaria de General Motors Company, inicia operaciones en México al través de un servicio personalizado de seguridad, navegación y conectividad, proporcionando asistencia humana al conductor como a la pasajeros de los vehículos GM.

2014 ▶ General Motors anuncia una inversión de 5 mil millones de dólares en México como parte del plan de inversión 2013-2018, el mismo que será utilizado para modernizar y expandir la planta de Manzanillo ubicada en Toluca, Ramos Arizpe, Silao y San Luis Potosí.

2015 ▶ General Motors celebra 80 años con México. Afortunadamente, con más de 15 mil empleados mexicanos, con el Compáño de Manzanillo, Oficinas Centrales, un Cento Regional de Ingeniería, el Club de Fútbol, Ramos Arizpe y Calzadilla.

1990 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

1995 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

1996 ▶ Se inaugura el Cento de Servicios al Cliente de GM. La empresa establece con valentía la dirección para el concepto televisivo TV1.

1997 ▶ GM de México alcanza el primer lugar en ventas en el mercado de México, luego de haberse colocado 12 años con el 3.º lugar.

2013 ▶ Océar, empresa subsidiaria de General Motors Company, inicia operaciones en México al través de un servicio personalizado de seguridad, navegación y conectividad, proporcionando asistencia humana al conductor como a la pasajeros de los vehículos GM.

2014 ▶ General Motors anuncia una inversión de 5 mil millones de dólares en México como parte del plan de inversión 2013-2018, el mismo que será utilizado para modernizar y expandir la planta de Manzanillo ubicada en Toluca, Ramos Arizpe, Silao y San Luis Potosí.

2015 ▶ General Motors celebra 80 años con México. Afortunadamente, con más de 15 mil empleados mexicanos, con el Compáño de Manzanillo, Oficinas Centrales, un Cento Regional de Ingeniería, el Club de Fútbol, Ramos Arizpe y Calzadilla.

2000 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2001 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2005 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2007 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2013 ▶ Océar, empresa subsidiaria de General Motors Company, inicia operaciones en México al través de un servicio personalizado de seguridad, navegación y conectividad, proporcionando asistencia humana al conductor como a la pasajeros de los vehículos GM.

2014 ▶ General Motors anuncia una inversión de 5 mil millones de dólares en México como parte del plan de inversión 2013-2018, el mismo que será utilizado para modernizar y expandir la planta de Manzanillo ubicada en Toluca, Ramos Arizpe, Silao y San Luis Potosí.

2015 ▶ General Motors celebra 80 años con México. Afortunadamente, con más de 15 mil empleados mexicanos, con el Compáño de Manzanillo, Oficinas Centrales, un Cento Regional de Ingeniería, el Club de Fútbol, Ramos Arizpe y Calzadilla.

Y VAMOS POR OTROS 80 AÑOS MÁS

2010 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2011 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2012 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2013 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2014 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2015 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2010 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2011 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2012 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2013 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2014 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2015 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2010 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2011 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2012 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2013 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2014 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2015 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2010 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2011 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2012 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2013 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2014 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2015 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2010 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2011 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2012 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2013 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2014 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

2015 ▶ Se inaugura la planta de El Estero de San Mateo. Se desata el Cento Regional de Ingeniería en Compaño Toluca.

Bibliografía.

- Acevedo, Jorge, *El nuevo papel de México en la región norteamericana: el caso de la industria automotriz*, UAM-Xochimilco, 1989.
- Arteaga García, Arnulfo, "La importancia de la industria automotriz dentro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte" en Emerich, Gustavo (coord.) *El Tratado de Libre Comercio: texto y contexto*, México, DCSH-UAM Iztapalapa, 1994.
- Arteaga García, Arnulfo, *Integración Productiva y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México*, Plaza y Váldes Editores-UAM-Iztapalapa, México, 2003.
- Ayza, Juan, et. al., *Integración económica y sustitución de importaciones en América Latina*, Fondo de Cultura Económica FCE, México, 1975.
- Barabba, Vincent P. *Surviving Transformation: Lessons from GM's Surprising Turnaround*, Edit. Oxford University Press, 2004.
- Bennet Douglas y Kenneth Sharpe *Transnational Corporations versus the State: The Political Economy of the Mexican Auto Industry*, Princeton University Press, Estados Unidos, 1995.
- Camarena Luhrs, Margarita, *La Industria Automotriz en México*, Cuadernos de Investigación Social, Instituto de Investigaciones Sociales (IIE)-UNAM, 1981.
- Carrillo, Jorge, Estrada, Jorge y Michel Mortimore, *El impacto de las empresas transnacionales en la reestructuración industrial de México. El caso de la industria de autopartes para vehículos y de televisores*, Desarrollo Productivo n° 50, Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL), Santiago de Chile, 1998.
- Carrillo, Jorge, y Miguel Angel Ramirez, *Reestructuración, eslabonamientos productivos y competencias laborales en la industria automotriz en México*, Documento de trabajo presentado en la Conferencia XX de la Latin American Studies Association, México, 1997.

- Chandler, Alfred D., Jr., Ed. *Giant Enterprise: Ford, General Motors, and the Automobile Industry*, Edit. Arno Press, 1964.
- Cordera Campos, Rolando y Leonardo Lomelí Vanegas, “El papel de las ideas y las políticas en el cambio estructural (1982-2004)” en Cordera Campos Rolando y Carlos Javier Cabrera Adame (coordinadores), *El Papel de las Ideas y las Políticas en el Cambio Estructural en México*, Edit. UNAM-Fondo de Cultura Económica, México, 2008.
- Cray, Ed, *Chrome Colossus: General Motors and Its Times*, Edit. Mc Graw-Hill, 1980.
- Dávila, Francisco, *Del milagro a la crisis: la ilusión, el miedo y la nueva esperanza. Análisis de la política económica mexicana 1954-1994*, Colección Fontamara, México, 1995.
- Dos Santos, Theotonio, *Imperialismo y Dependencia*, Ediciones Era, México, 1986.
- *Estadísticas Históricas de México*, Tomo II, INEGI-INAH, México, 1990.
- Farber, David, *Sloan Rules: Alfred P. Sloan and the Triumph of General Motors*, Edit. University of Chicago Press, 2002
- Guevara, Armando, *El efecto de la Globalización sobre la internacionalización de la industria automotriz mexicana en el contexto de la OMC*, Tesis de la Escuela Nacional de Estudios Profesionales Aragón-UNAM, México, 2000.
- Guillen, Héctor, “La Globalización del Consenso de Washington”, en *Comercio Exterior*, Vol. 50, No. 2, México, febrero, 2000.
- Gustin, Lawrence R., *Billy Durant: Creator of General Motors*, Edit. University of Chicago Press, 1973.
- Gutiérrez Arriola, Angelina, *La Empresa Transnacional en la reestructuración del capital, la producción y el trabajo*, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, 2006.
- Hernández Sánchez, Alfredo, *La reforma a las instituciones financieras internacionales: los casos de los acuerdos de Bretton Woods (1994) y de Jamaica (1976)*, Tesina de Licenciatura, FCPyS-UNAM, México, 2013.

- Huerta González, Arturo, *Riesgos del modelo neoliberal mexicano*, Edit. Diana, México, 1992.
- Huerta Moreno, María Guadalupe, “El neoliberalismo y la conformación del Estado subsidiario”, en *Política y Cultura*, No. 24, UAM Xochimilco, México, 2005.
- Jiménez Ramírez, Luz María, *Crisis y reestructuración de la industria automotriz en los comienzos del nuevo milenio. El caso de General Motors*, Tesis de Licenciatura, FE-UNAM, 2015.
- Keller, Maryann, *Rude Awakening: The Rise, Fall, and Struggle for Recovery of General Motors*, Edit. Harper Perennial, 1989.
- Koskela, Lauri, *Application of the New Production Philosophy to Construction, Center for Integrated Facility Engineering*, Universidad de Stanford, Estados Unidos, 1992.
- Krauze, Enrique. *El sexenio de López Mateos*, Edit. Clío, México, 1999.
- Küsel, Corinna, “La calidad tiene prioridad Número 1. Reestructuración del proceso de trabajo e inducción de conceptos japoneses de organización en la industria automotriz mexicana”, en Carrillo, Jorge, *La nueva era de la industria automotriz en México*, El Colegio de la Frontera Norte, 1990.
- Lasa, Alcides José, “El impacto de la Revolución Keynesiana sobre las finanzas públicas”, en *Deuda, inflación y déficit. Una perspectiva macroeconómica de la política fiscal*, UAM Iztapalapa, México, 1997.
- Leslie, Stuart W., *Boss Kettering: Wizard of General Motors*, Edit. Columbia University Press, 1983.
- Marini, Ruy Mario, *Dialectica de la Dependencia*, Ediciones Era, Serie Popular, Núm. 22, México, 1973.
- Martínez Cortés, José Ignacio, “Neoliberalismo económico y social: Teoría y pragma del cambio global”, en Orozco, José Luis y César Pérez Espinosa (coordinadores), *El pensamiento político y geopolítico norteamericano*, Edit. Fontamara, FCPyS-UNAM, México, 2005.
- Marx, Karl, *El Capital*, Tomo I, Cap. XII, Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1999.

- Maxton, Graeme P. y John Wormald, *Time for a Model Change: Re-engineering the Global Automotive Industry*, Edit. Cambridge University Press, 2004.
- Maynard, Micheline, *The End of Detroit: How the Big Three Lost Their Grip on the American Car Market*, Edit. Crown Publishing, 2003.
- Meyer, Peter B., “General Motors Saturn Plant: a Quantum Leap in Technology and its Implications for Labour and Community Organising”, en *Capital and Class*, Estados Unidos, 1987.
- Micheli T., Jordy, *Nueva manufactura, globalización y producción de automóviles*, FE-UNAM, México, 1994.
- Ochoa Valladolid, Karen, “La industria automotriz de México: las expectativas de competitividad del sector de autopartes” en *México y la Cuenca del Pacífico*, Universidad de Guadalajara, México, Vol. 8, Núm. 26, Septiembre – Diciembre, 2005.
- Osorio, Jaime, “Acumulación y ejército industrial de reserva en las economías dependientes (Sus efectos en la reducción del mercado interno)”, en Oswald, Ursula, (coord.), *Mercado y Dependencia*, Edit. Nueva Imagen, México, 1979.
- Rae, John B., *The American Automobile: A Brief History*, Edit. University of Chicago Press, 1965.
- Pincolini, María Elda, *La industria automotriz de México*, Tesis de la División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Economía-UNAM, México, 1985.
- Rainer, Dombois, *La producción automotriz y el mercado de trabajo en un país en desarrollo*, IICV Discussion Papers, 1985.
- Ramírez de la O, Rogelio, *De la Importación al Fracaso*, Centro de Ecodesarrollo-Océano, México, 1983.
- Robinson, William, *La Globalización capitalista y la transnacionalización del Estado*, Departamento de Sociología y Antropología, Universidad de Nuevo México, Las Cruces, Estados Unidos, 2001.
- Rodríguez Peralta, Carlo Mario, *La Industria Automotriz en México: transformación en una Industria Global*, Tesis de Maestría en Economía, FE-UNAM, México, 2012

- Rodríguez, Octavio, *La Teoría del subdesarrollo de la CEPAL*, Editorial Siglo XXI, México, 1984.
- Rosenbat, Samuel y Harald Mulmgren, *Interaction of the Mexican and U.S. Automotive Industries*, Trade Policy Research Center, Estados Unidos, 1985.
- S/A, *Automotive news market data book*, Edición 1990, Estados Unidos, 1990.
- Saavedra González, Víctor, *Importancia y perspectivas de la Industria Automotriz ante el tratado trilateral*, Tesis de Licenciatura, FE-UNAM, México, 2001.
- Sloan, Alfred P. Jr., *My Years with General Motors*, Edit. eNet Press, Estados Unidos, 1963.
- Sosa Barajas, Sergio W., *La Sustitución de Importaciones en el crecimiento económico de México*, Edit. Tlaxcallan, México, 2005.
- Tavares, María Da Conceição, *De la Sustitución de Importaciones al Capitalismo Financiero*, Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1980.
- Theotonio, *Imperialismo y Dependencia*, Fundación Biblioteca Ayacucho, Venezuela, 2011, pp. 331-339.
- Tirado Segura, Ricardo, "Las elites de América del Norte en la génesis del TLC." en Salas-Porras Soulé, Alejandra y Matilde Luna Ledesma, *¿Quién gobierna América del Norte? Elites, redes y organizaciones*, UNAM, México, 2012.
- Torres de Ávila, Luis G., *Reestructuración de la deuda externa mexicana: el rescate financiero de 1985 y las nuevas formas de financiamiento para el Siglo XXI*, Tesis de la Escuela Nacional de Estudios Profesionales Aragón-UNAM, México, 2004.
- Vicencio Miranda, Arturo, "La Industria Automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas", en *La incidencia de la calidad y la productividad en la competitividad de las organizaciones: el caso de dos empresas automotrices en México*, Tesis de Doctorado en Ciencias Administrativas en la Escuela Superior de Comercio y Administración del Instituto Politécnico Nacional, México, 2007.

- Villarreal, René, *El desequilibrio externo en la industrialización de México (1929-1975)*, FCE, México, 1981.
- Wallace, Robert B., et. al., *La política de protección en el desarrollo económico de México*, FCE, México, 1979.
- Weisberger, Bernard A., *The Dream Maker: William C. Durant, Founder of General Motors*, Edit. Little Brown, 1979.
- Womack P., James y Daniel T. Jones, *The machine that changed the World*, Edit. Mc Graw-Hill, Estados Unidos, 1993.

Fuentes de consulta.

- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), dirección URL: www.amia.com.mx
- Automotive News, dirección URL: <http://www.autonews.com/>
- Balassa, Bela, “La política de comercio exterior de México”, en *Comercio Exterior*, Vol. 33, Número 3, 1983.
- Banco Mundial (BM), dirección URL: <http://www.worldbank.org/>
- Documental: *José López Portillo. El presidente apostador*, de la colección "Los Sexenios". México, Clío, 1998.
- Dos Santos, Theotonio, “Neoliberalismo: doctrina y política”, artículo disponible en línea, dirección URL: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/283/1/RCE1.pdf>.
- Fondo Monetario Internacional (FMI), dirección URL: <http://www.imf.org>
- Ford México, dirección URL: <http://www.ford.mx/>
- General Motors México, dirección URL: <http://www.gm.com.mx/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *La industria automotriz en México 2014*, publicación disponible en línea, dirección URL: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/sociodemografico/Automotriz/2014/702825062552.pdf, 2014.
- López Villafañe, Víctor, Crisis y transición de la industria automotriz japonesa, artículo disponible en línea, dirección URL: <http://www.mty.itesm.mx/dhcs/deptos/ri/articulos/Autosjap.html> Noviembre, 1999.
- Moreno, Pedro, “Exposición crítica de los enfoques norteamericanos para el análisis de las políticas públicas”, ponencia presentada en el seminario: Introducción a las políticas públicas, Instituto Nacional de Administración Pública, México, 1992.

- Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles. dirección URL: <http://www.oica.net/>
- ProMéxico, *La industria automotriz mexicana: situación actual, retos y oportunidades*, informe del sector disponible en línea, dirección URL: http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector
- Revista *Expansión* “La producción e exportación de autos de México pinta para récord en 2017”, artículo disponible en línea: <http://expansion.mx/economia/2017/12/06/la-produccion-y-exportacion-de-autos-de-mexico-pinta-para-record-en-2017> Consulta: miércoles, 6 de diciembre de 2017 a las 11:27 hrs.
- S/A, *La Industria Automotriz en México y el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN)*, artículo disponible en línea: <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/boleco/2017/becefp0072017.pdf>, Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, Boletín: Sector Industrial, 2017.
- S/A, *General Motors de México 1935-2015. Ochenta años con México*, Informe disponible en línea, dirección URL: http://www.gm.com.mx/static/pdf/GM_80.pdf
- S/A, General Motors de México, *Informe de Responsabilidad Social 2016*, disponible en línea, dirección URL: <http://responsabilidadsocialgm.com.mx/>
- R. Morris, Charles, *The Tycoons: How Andrew Carnegie, John D. Rockefeller, Jay Gould, and J. P. Morgan Invented the American Supereconomy* (CD de audio), Blackstone Pub, 2014.
- Ward’s Automotive Yearbook, dirección URL: <http://wardsauto.com/wards-automotive-yearbook>