



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO**

---

---

**FACULTAD DE ECONOMÍA**

**PROGRAMA ÚNICO DE ESPECIALIZACIONES  
EN ECONOMÍA**

**“LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO  
Y SUS MODELOS PRODUCTIVOS DE 1925 A  
2008”**

**ENSAYO  
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE  
ESPECIALISTA EN HISTORIA ECONÓMICA**

**P R E S E N T A:  
ANDREA KAREN GARCÍA ECHEVERRÍA**

**ASESOR:  
DR. WILLEBALDO GOMEZ ZUPPA**

**Ciudad Universitaria, Cd. Mx. 2019**



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.

## **A**gradecimientos

Al Dr. Willebaldo Gomez Zuppa, por su incansable paciencia, sabios consejos y valiosa amistad. Gracias por creer en mi proyecto y hacer posible su creación, pero principalmente por ser una parte fundamental en mi formación académica y personal.

A mi madre por su infinito amor y por ser un ejemplo invaluable de fuerza, tenacidad y entrega.

A Alberto Castillo por su amistad, amor y complicidad.

Gracias a todos, sin ustedes esto no hubiera sido posible.

## **INDICE GENERAL**

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
<b>CAPITULO 1: Modelo Económico, Modelo de Crecimiento y Modelo Productivo .....</b>	<b>7</b>
<b>CAPITULO 2: La historicidad de México y sus modelos Económicos .....</b>	<b>24</b>
<b>CAPITULO 3: Historia de los Modelos Productivos de la Industria Automotriz.....</b>	<b>36</b>
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>47</b>
<b>REFERENCIAS.....</b>	<b>48</b>

## RESUMEN

En este trabajo se analiza la historia de la industria automotriz en México, al ser considerado un sector clave para el proceso de industrialización del país y de integración de la economía nacional al mercado mundial.

Se ofrece una definición de los conceptos: modelo económico, modelo de crecimiento y modelo productivo, así como de elementos que los conforman y clasificaban con la finalidad de comprender la relación que estos guardan entre sí.

A partir de ello se establece una periodización del desarrollo de la industria automotriz vista a través del surgimiento de los distintos modelos productivos adoptados por las empresas automotrices a lo largo de su incursión en el país, al igual que un breve recorrido por la historia económica de México y sus modelos económicos.

*This paper analyzes the history of the automotive industry in Mexico, being considered a key sector for the process of industrialization of the country and integration of the national economy to the world market.*

*A definition of the concepts is offered: economic model, growth model and productive model, as well as elements that make up and classify them in order to understand the relationship they have with each other.*

*From this a periodization of the development of the automotive industry is established, seen through the emergence of the different productive models adopted by the automotive companies throughout their incursion into the country, as well as a brief tour of the economic history of Mexico and its economic models*

*Palabras claves: industria automotriz, modelos productivos, modelo económico*

## INTRODUCCIÓN

La historia económica de México se caracteriza por ser un proceso accidentado y complejo, en cuya travesía por encontrar la senda del desarrollo y el crecimiento económico se ha enfocado en la adopción de diversos paradigmas económicos. Dichos paradigmas responden a un conjunto de variables políticas y económicas, internas y externas al país. La búsqueda por alcanzar el desarrollo económico y el propio proceso de acumulación capitalista mundial, influyó en la conformación de un sistema productivo nacional, cuya estructura definieron a los modelos económicos. Los de mayor relevancia para la realidad actual son: Industrialización por Sustitución de Importaciones y el modelo de Producción para la Exportación o Modelo Neoliberal.

En la caracterización y comparación de estos modelos, un elemento que comparten es la relevancia que le dan al proceso de industrialización del país como política para conseguir el tan anhelado crecimiento económico. Dentro del vasto sector industrial, la industria automotriz ocupa un lugar especial al ser un ejemplo representativo del desarrollo capitalista mundial. Estudiar la dinámica de la Industria Automotriz nos permite comprender las fases de expansión y crisis del sistema económico. En el caso particular de la Industria Automotriz en México (IAM), se le debe agregar el papel protagónico que tuvo como eje rector en el proceso de industrialización del país, derivado del elevado desarrollo productivo, tecnológico y organizacional que presenta en su interior.

La IAM es un sector preponderante en la economía nacional, principal fuente de divisas (para el año 2018) y una industria estratégica en la ejecución del modelo económico del país. Lo anterior se constata en el trato especial, que, desde sus orígenes ha tenido por parte del Estado mexicano, el cual ha implementado políticas y decretos que buscan estimular su crecimiento, ya sea mediante su injerencia directa o abriendo el mercado nacional a la entrada de capitales extranjeros.

El presente proyecto de investigación lo hemos dividido en tres apartados, en el primero se desarrolla la teoría y definición de conceptos que ayudaran al abordar la discusión de los modelos productivos de la industria automotriz en México y su relación con los modelos económicos y de crecimiento a lo largo de la historia del sector en el país; en el segundo

capítulo se realiza una breve revisión de la historia económica de México, abarcando desde el inicio de la IAM hasta el 2008, esta temporalidad se ha dividido en ocho periodos que caracterizan al modelo económico en cuestión; por último, en la tercera sección se abordan propiamente los modelos productivos identificados en la industria automotriz en México y sus particularidades (política producto, relación salarial y organización productiva) en correlación al modelo económico implementado.

La historia de la Industria Automotriz en México se ha caracterizado por la implementación de distintos modelos productivos, donde su crecimiento a estado estrechamente ligado al dinamismo de la economía mexicana la cual, en busca de su desarrollo, ha acogido distintas políticas económicas y directrices que en conjunto forman paradigmas económicos con los que ha decidido establecer políticas económicas con repercusiones en las decisiones que los agentes económicos privados eligen para el establecimiento de su sistema productivo.

El objetivo que pretende alcanzar la investigación es entender la relación existente entre los modelos económicos implementados en el país y los modelos productivos de las empresas automotrices instaladas. Igualmente, estudiar la historia de la industria automotriz vista desde la evolución de sus modelos productivos a lo largo de su desarrollo en México. La investigación también invita a reflexionar sobre el empleo del concepto “modelo” como elemento teórico para describir las particularidades tanto de la realidad económica mexicana como de los procesos productivos de la industria automotriz, en donde encontramos modelos productivos propios, diferenciados de los formalmente reconocidos en las numerosas investigados de la industria automotriz mundial, como el fordismo, el taylorismo y el toyotismo, por señalar algunos, que aunque se comparten elementos con los mismos, los modelos productivos de la IAM, presentan sus particularidades en congruencia con contexto económico, político y social en el que surgen.

Otro factor a considerar es la estrategia de ganancia, que al igual que el modelo productivo es establecido por la empresa; dichos elementos están en coherencia con el modelo económico del país. Es necesario señalar la importancia de estudiar la relación entre modelo económico y modelo productivo, ya que el modelo económico influye de manera determinante en la elección de la empresa para adoptar un modelo productivo acorde al contexto, que asegure sus ganancias y su proceso de acumulación capitalista. De su elección dependerá su supervivencia en el mercado, por lo que sí existe una correcta correlación, esta tenderá a crecer y a expandirse

De lado del Estado, si las empresas consiguen consolidarse en el mercado, puede traer consigo un crecimiento en la economía nacional y un posible incremento en sus ingresos; por lo que la adopción de un modelo económico que obtenga esto, es deseable; por tanto, el Estado siempre buscará crear políticas que estimulen el desarrollo de los sectores económico-productivos con miras a un efecto de arrastre visible en el desarrollo tecnológico, incremento salarial, fortalecimiento del mercado interno y balanza comercial.

Es de recalcar que la elección de la industria automotriz mexicana en esta investigación, se hace bajo el entendido de ser una industria dotada de particularidades que la hicieron “modelo a seguir” en el proceso de industrialización del país, razón por la cual gozó de un trato especial por parte del Estado al implementar políticas que buscaran su estímulo. Asimismo, se destaca que la importancia de estudiar la relación entre los modelos económicos de México y los modelos productivos en la industria automotriz, su evolución y desarrollo, contribuirá en la comprensión del comportamiento de un país y sus características, cuya economía sigue buscando la senda del crecimiento económico.



# CAPITULO 1: PERSPECTIVA TEORICA, MODELO ECONÓMICO, MODELO DE CRECIMIENTO Y MODELO PRODUCTIVO

En el estudio de las economías nacionales, el empleo del concepto modelo económico permite **simplificar** la relación entre las distintas variables que operan en una economía con el objetivo de **comprender** su estructura, funcionamiento y racionalidad de su sistema productivo. El modelo económico establece cuáles son los **objetivos** buscados por los agentes económicos, su comportamiento y sus resultados, donde influyen **causas “explicativas”** en el comportamiento de las variables económicas, tales como: la estructura del mercado, el nivel de competencia, la relación entre los actores económicos, así como el papel que juegan las instituciones y la normativa jurídica del Estado en la regulación del mercado.

En la definición que realizan los investigadores Robert Boyer y Michel Freyssenet sobre modelo económico (R. Boyer y M. Freyssenet, 2001), se agrega como elemento central la **relación existente** entre: las condiciones del mercado, la estrategia empresarial, los medios productivos y los distintos actores que intervienen en el proceso económico, misma que debe mantener una línea conductual coherente en la conformación del modelo económico, donde intervienen **factores estructurales** como:

## Producción:

- Consumo interno, inversiones, importaciones, exportaciones (motores del crecimiento económico)
- Sectores más dinámicos en la economía
- Innovaciones científicas y tecnológicas
- El papel del Estado

## Demanda:

- Orientación de la demanda
- Inserción del sistema productivo nacional en la división internacional del trabajo

## Relación Salarial:

- Estructura del mercado de trabajo
- Condiciones y medio ambiente de trabajo
- Remuneraciones y poder de compra

### Distribución del ingreso:

- Formas adoptadas por la distribución del ingreso entre capital y trabajo
- Estratificación social que determina la calidad de vida de la población

### Forma institucional que adopta el Estado

- República
- Monarquía

Asimismo, en el caso mexicano podemos ubicar dos principales modelos económicos cuyas repercusiones trascienden hasta nuestros días, estos son: el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones y el modelo Orientado a la Exportación; el primero data aproximadamente de 1940 a 1980, se caracteriza por situar al sector industrial como motor del crecimiento económico del país, razón por la que el Estado toma el papel de agente rector de la economía para estimular el proceso de industrialización vía sustitución de mercancías importadas para la demanda interna, mediante políticas públicas que buscaban desarrollar y proteger a la naciente industria nacional. El segundo modelo que inicia en la década de los ochenta y continua hasta nuestros días, es un modelo cuya producción está orientada al mercado exterior, caracterizado por un Estado que funge como facilitador de la inversión privada, la apertura comercial y la privatización de sectores económicos estratégicos.

Tomando en cuenta la composición de los factores estructurales en las economías nacionales, se establecerán las condiciones macroeconómicas que orientará a los capitalistas en la definición de estrategias de ganancia concordantes con el modelo económico. De esta interacción de los factores estructurales a lo largo de la historia del capitalismo en el mundo, el economista Willebaldo Gómez, identifica 12 modelos económicos, (Gómez 2016):

***El modelo internamente competitivo y sometido a la competencia externa:*** presente en los países europeos industrializados antes de la Primera Guerra Mundial. Se inspira en la teoría neoclásica, que promueve la liberación mundial de los intercambios. Se caracteriza por una distribución del ingreso nacional concentrada, con un mercado de trabajo donde predomina la flexibilidad laboral y la precariedad salarial, esto permite la reducción de costos y el incremento de la productividad.

***El modelo internamente competitivo y basado en un consumo interno limitado:***

caracterizado por un crecimiento basado en el consumo interno y por una distribución del ingreso concentrada, la cual tiende a limitar la extensión del consumo. Estimula la división social y técnica del trabajo, lo que provoca la especialización productiva en bienes estandarizados, pero de baja calidad, acompañado de un nivel de apertura comercial reducido. Predominan los obreros especializados con una importante acción sindical reivindicativa y solidaria.

***El modelo competitivo y exportador/precio:***

característico de los países asiáticos, en los cuales predominaba una falta de materias primas, pero con unas altas tasa de mano de obra calificada. Establecieron un sistema de fácil exportación, primero comenzando con la producción de productos baratos y de baja calidad, luego bienes más elaborados y de mayor calidad, vendidos a precios competitivos respecto a los de los países destino. Este modelo se centró en la inversión en educación tecnológica, formación de profesionales e investigación y desarrollo aplicable en los sistemas productivos.

***El modelo nacionalmente coordinado basado en el consumo masivo:***

también se le conoce como fordista, caracterizado por una amplia dimensión de sus mercados, un crecimiento impulsado por un consumo masivo de bienes durables, que se extienden debido a una distribución “nacionalmente coordinada” y “moderadamente jerarquizada” de los incrementos de productividad bajo la forma de aumento del poder adquisitivo de los asalariados, en un contexto de pleno empleo donde los trabajadores conquistaron derechos en cuanto a la estabilidad y seguridad en el empleo y una amplia protección social.

***El modelo coordinado internamente y explorador especializado de productos con altas tecnologías y de calidad:***

El crecimiento nacional estaba basado en la exportación de bienes y servicios especializados y de alta calidad, factor en el que estaba basado las exportaciones y que sirve como estrategia para la competencia vía precios. La distribución del ingreso nacional se establece en función de los incrementos de dicha competitividad. La fuerza de trabajo es altamente calificada la cual es estimulado con altos salarios, estabilidad en el empleo, sindicatos poderosos y una amplia protección social.

***El modelo coordinado internamente y exportador/precio de productos industriales:***

El crecimiento se encuentra impulsado por las exportaciones de productos manufacturados estandarizados, producidos en masa, de calidad y competitivos en sus precios. La distribución del ingreso se encuentra moderadamente jerarquizada y en función de los

resultados de las exportaciones. Su fuerza de trabajo tiene un elevado nivel de formación profesional que permite una productividad elevada y un incremento en los salarios en función de los resultados de los trabajadores. El desempleo es bajo, pero su organización y la duración de su jornada debe ser flexible.

***El modelo caracterizado por la escasez y la prioridad a la inversión:*** predominó en países del este europeo, donde la economía fue objeto de una planificación centralizada en el Estado, que redujo el margen de maniobra de los individuos económicos y su competitividad. Se dio prioridad a la industria pesada y el equipamiento militar en contraposición del consumo de bienes durables. En el mercado de trabajo el “pleno empleo” se dio con una baja productividad, salarios precarios y protección social insuficiente.

***El modelo arrastrado por las finanzas:*** perteneciente a países de vieja industrialización, poco competitivos, con modernos sistemas científico-tecnológicos, pero con un presupuesto y comercio deficitario, lo anterior ha generado una disminución en sus tasas de crecimiento de la productividad. El nivel de consumo de los hogares está determinado por el salario directo y un elevado grado de endeudamiento; la protección social es insuficiente, los salarios reales se estancaron o disminuyeron lo que ha generado una distribución del ingreso concentrada.

***El modelo heterogéneo, desigual y rentista:*** se caracteriza por un crecimiento basado en la exportación de materias primas, productos agrícolas no manufacturados y una distribución del ingreso concentrada y fuertemente desigual. Este modelo es característico de economías primario exportadoras con un número reducido de productos. Una cantidad importante del ingreso nacional es absorbido por las empresas transnacionales exportadoras y sectores nacionales dominantes. Disponen de poco margen de maniobra y poca autonomía para hacerle frente a posibles desequilibrios en la economía mundial.

***El modelo arrastrado por la inversión extranjera directa:*** se caracteriza por la incorporación de bienes de producción e insumos con innovación tecnológica en los sectores productivos. El dinamismo de dicho modelo se centra en el comercio exterior, en donde se encuentra expuesto a una competencia exacerbada lo que lo impulsa a controlar el incremento de los salarios. Sus sectores más desarrollados tienen poca relación e impacto sobre el resto de la economía, ya que se encuentran poco articulados e integrados a los demás procesos productivos de las otras áreas económicas.

Rasgos de este modelo lo podemos identificar en el adoptado por México desde la década de los ochenta hasta la actualidad. Sus repercusiones se observan en el alto nivel de desarrollo tecnológico que presentan los sectores más productivos del país, así como su elevada integración al mercado mundial, tal es el caso de la industria automotriz; no obstante, su baja integración con el resto de los sectores económicos los cuales presentan un relativo atraso en el desarrollo de sus fuerzas productivas.

***El modelo orientado a la exportación de productos agropecuarios poco o nada elaborados:*** característico de países en vías de desarrollo que presenta una concentración y especialización en la producción primaria de una reducida cantidad de bienes. Participa tecnología avanzada, pero con poco trabajo incorporado. La producción se orienta a los mercados internacionales lo que le acarrea una fuerte dependencia de la demanda externa. Los precios se determinan exógenamente y el resultado se impone a la producción nacional.

***El modelo de desarrollo basado en la industria sustitutiva de importaciones:*** adoptado por los países latinoamericanos, promueve la producción manufacturera nacional especializada en bienes poco sofisticados. Depende casi en su totalidad de importaciones tecnológicas y de bienes de producción (modernos). El principal problema que generó fue su distanciamiento con los avances tecnológicos que trajo consigo una baja productividad, sometiéndose además a problemas periódicos de balanza de pagos, pues su crecimiento y desarrollo económico dependía de su capacidad de importar bienes de capital e insumos estratégicos para la producción. El estado es un actor central del modelo, pues por medio de la política económica (controle aduaneros, subsidios a la exportación, etc.) se establecen las bases para su desarrollo.

Propio del México de los años cuarenta hasta finales de la década de los setenta, promovió el desarrollo de la industrialización de ciertos sectores identificados como clave para el desarrollo de la economía, los cuales gozaron de políticas que alentaron su desarrollo, promovieron la inversión y protegieron sus intereses.

Cuando se estudia un modelo económico, se debe tomar en cuenta que él mismo, se sitúa en un espacio geográfico determinado, comúnmente representado por los Estados-Nacionales en una época histórica específica con sus propias características; lo anterior vuelve difícil su reproducción en otro tiempo y espacio. Esta discusión la esgrime el economista Albert Hirschman, crítico de la economía ortodoxa y sus modelos para el crecimiento económico aplicados a países subdesarrollados. Hirschman sostenía que los

países subdesarrollados debían crear sus propios modelos fundamentados en sus condiciones económicas e históricas, rechazando categóricamente las políticas ortodoxas prescritas por los países desarrollados y sus instituciones como el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial (A. Hirschman, 1983). Para Hirschman un principio básico para que se diera el crecimiento y desarrollo de las naciones subdesarrolladas, era entender la realidad compleja y el contexto internacional en el que se esperaba aplicar las estrategias de fomento económico.

La economía mexicana es un claro ejemplo, la adopción de su último modelo económico, se ha dado bajo la influencia del panorama internacional; sin embargo, pese a las imposiciones de los principios económicos de instituciones como el Banco Mundial o el Fondo Monetario Internacional para mantener una economía abierta, que promueva la Inversión Extranjera Directa y la autorregulación del mercado, en concordancia con las tendencias de las economías desarrolladas; los resultados obtenidos distan mucho de lo esperado por los organismos internacionales y por sus propios gobiernos, configurándose en una realidad propia, distante de la estimada.

Un elemento central que no debemos olvidar al hablar de modelos económicos, principalmente en el último siglo, es la **división internacional del trabajo**, que corresponde al proceso de producción mundial entre países y regiones; explica la forma en que un país se especializa para producir un determinado producto, en función directa de las posibles ventajas comparativas que tiene frente a países importadores del producto. Las últimas dos décadas del siglo pasado se empezó a gestar una “**nueva**” división internacional del trabajo, que tuvo como característica el aprovechamiento de la existencia de fuerza de trabajo barata en los países subdesarrollados, haciendo posible **relocalizar las actividades** industriales bajo la forma de maquila industrial y propiciar con ello la aparición de zonas o franjas libres de intercambio comercial que faciliten el ingreso de insumos desgravados en términos fiscales y asimismo el producto final sea nuevamente regresado a su lugar de origen bajo las mismas condiciones.

En este sentido México ha tenido un papel estratégico, donde su cercanía con uno de los mercados más dinámicos y de mayor demanda de bienes de consumo, como el estadounidense, en conjunto con una abundante fuerza de trabajo con salarios bajos, reprimidos como política de control de la inflación y atracción de la Inversión Extranjera Directa y la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte entre México, Estados Unidos y Canadá, ha llevado a muchas empresas principalmente del sector automotriz a

instalarse en el país como estrategia para disminuir sus costos de producción y entrar sin restricciones arancelarias al mercado norteamericano.

Tras el término de la segunda guerra mundial, uno de los temas centrales que acaparó las discusiones de política y teoría económica, fue el **crecimiento económico**; conseguirlo de manera sostenida, en términos de renta nacional o del potencial productivo, se convirtió en el **objetivo de la política económica** de muchos países. A partir de ese momento dominó los principales debates mundiales sobre economía; algunas manifestaciones de dicha tendencia se encuentran en:

- a) La relevancia que toma las comparaciones internacionales de las tasas de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), para los gobiernos y los altos funcionarios de las administraciones públicas.
- b) El papel central que se le da al crecimiento económico, en la solución de otros muchos problemas económicos, por encima incluso de factores como la distribución de la renta, en la solución y abatimiento a la pobreza.
- c) Recientemente ha llegado a las mesas de debate económico y en los argumentos de algunos de sus teóricos, la preocupación de los costes del crecimiento económico, en relación con sus efectos sobre la calidad de vida.

México no es la excepción, los gobiernos de las últimas décadas han establecido como objetivo principal de la política económica, el incremento de los indicadores económicos, principalmente el del PIB; concluyendo de facto que con ello vendría el crecimiento económico del país y, en consecuencia, un impacto positivo en las condiciones de vida de la sociedad mexicana, mejorando su nivel de vida e incrementando su poder adquisitivo. Sin embargo, el gobierno mexicano ha excluido de su agenda la necesidad de distribuir el ingreso, convirtiendo a México en uno de los países con mayor desigualdad en el mundo.

El progresivo deterioro del salario que percibe la clase trabajadora mexicana y el acrecentamiento de los sectores más empobrecidos en contraste con el reducido sector que acumula la mayor parte de los ingresos generados en el país, ha propiciado que analistas económicos y académicos del tema, traigan a la mesa de debate la imperante necesidad de corregir esta tendencia.

Una crítica constante que se suele hacer a los postulados de un *modelo teórico* son la propensión a no ser realista en su análisis del entorno, el caso de los modelos de crecimiento no es la excepción. No obstante, tal como lo señala el economista Hywel G.

Jones (H. Jones, 1979), el mundo real es demasiado complejo como para alcanzar un retrato completo, si lo que se pretende es comprenderlo, lo mejor que se puede hacer es esperar una correcta representación. Por tanto, el objetivo realista de una teoría económica es encontrar el “atajo” al complejo laberinto de los hechos del mundo real, para explicar un determinado problema, sin dejar de estar consciente de sus limitantes.

Algunos objetivos que persiguen los modelos de crecimiento económico son: primero, como ayuda para obtener las conclusiones correctas en el análisis de la realidad económica; segundo, como guía en la toma de decisiones de política económica, tal como se puede apreciar en el caso de la Industria Automotriz en México, donde el gobierno mexicano promulgó una serie de Decretos que pretendían el crecimiento de una de las industrias considerada clave para el desarrollo económico del país; tercero, como marco de referencia para la estimación de las causas del crecimiento económico y predicción del crecimiento futuro; y cuarto, para aislar y descubrir posibilidades que podrían no haberse considerado sin la utilización de un modelo formal; por lo mismo es fundamental entender las implicaciones limitantes y contributivas que trae consigo el empleo del concepto “modelo de crecimiento” en el análisis de la realidad económica.

Para Boyer (Boyer y Freyssnet, 2001), dos son los elementos que caracterizan a los modelos de crecimiento: el primero, la fuente principal del ingreso nacional y el segundo, la forma de distribución del ingreso. Dentro de las fuentes que impulsan el ingreso nacional podemos encontrar: la inversión, el consumo y la exportación. En el caso del modelo mexicano de Industrialización por Sustitución de Importaciones, podemos apreciar que las fuentes que impulsaron su ingreso fueron: la inversiones que realizó el gobierno mexicano destinado a la creación de infraestructura que le permitiera y facilitara a la naciente industria asentarse en el país, el fortalecimiento del ingreso de la clase trabajadora mexicana que dio mayor dinamismo al mercado interno, los ingresos generados con la exportación de productos agrícolas y la venta de petróleo. En el modelo Orientado a la Exportación, sus principales fuentes de ingreso son la Inversión Extranjera Directa (IED), y los ingresos generados por la industria automotriz y la maquiladora que exportan sus productos. Las formas principales de distribución del ingreso que ubica el investigador R. Boyer, identificadas a lo largo del siglo XX, son cuatro:

- a. Competitiva: en función de las relaciones de fuerzas locales y de las oportunidades financieras, inmobiliarias y comerciales.



- b. Por escasez: distribución en las épocas de movilización política, militar o económica paralelas a la inversión.
- c. Coordinada nacionalmente y moderadamente: aumento de la masa salarial en función de un criterio macroeconómico aceptado, cuidando que la jerarquía sea moderada.
- d. Desigual: existencia de una oligarquía, en beneficio de ciertas capas de la población, que solo redistribuye una parte a capas socialmente dependientes.

Con estas precisiones se puede localizar ocho principales modos de crecimiento los cuales forjaron el mercado y el trabajo:

- Competitivo y competitivo

Propio de los países europeos antes de la primera guerra mundial. Abiertos al libre cambio, es el horizonte teórico de la liberación mundial de los intercambios. Crecimiento ritmado por la composición competitiva de las empresas. La distribución del ingreso nacional se realiza según relaciones de fuerza y las oportunidades financieras. El mercado es inestable y el trabajo es a la vez flexible y fragmentado.

- Competitivo y consumidor

Crecimiento impulsado por el consumo interno y por una distribución competitiva. Fue EU hasta la segunda guerra mundial y vuelve desde los años 80's. Trata de desregular los últimos sectores en los que la distribución del ingreso se hace nacionalmente coordinada. El crecimiento basado en el consumo genera una demanda más estable. La distribución competitiva tiende a limitar su extensión a las categorías sociales medias independientes y asalariadas. Se estimula la división del trabajo. Las corporaciones ceden su lugar a sindicatos por rama, el trabajo puede organizarse más fácilmente.

- Competitivo y exportador-precio

Característico de los países asiáticos desde 1970 desprovistos de materias primas, ricos en mano de obra formada, pudieron exportar; primero productos baratos de gama baja y luego bienes más elaborados vendidos a precios más competitivos. Corea del Sur fue un claro ejemplo, su objetivo era constituir una industria estrictamente nacional transfiriendo las tecnologías de las economías desarrolladas

- Coordinado y consumidor

Modo de crecimiento de EU desde 1940 hasta 1980. Crecimiento impulsado por un consumo que se extiende y desarrolla debido a una distribución nacionalmente coordinada y moderadamente jerarquizada, aumento del poder adquisitivo. Elevación general del nivel de vida. Movilidad social ascendente. El trabajo se organizó en sindicatos que garantizan la estabilidad en el empleo y la seguridad del ingreso.

- Coordinado y exportador especializado

Alemania desde 1950 hasta 1990 y Suecia. El crecimiento nacional se basaba en la exportación de bienes y servicios especializados como para no ser objetos de competencia por los precios. La distribución del ingreso en función de los incrementos de la competitividad.

- Coordinado y exportador-precio

Crecimiento impulsado por las exportaciones de productos banalizados, competitivos por sus precios. La distribución del ingreso nacionalmente coordinada y moderadamente jerarquizada en función de los resultados de la exportación. Japón es el ejemplo, el consumo interno y la inversión relevan a las exportaciones. El mercado interior depende del mantenimiento de la competitividad precio. El trabajo es estable bajo reserva de una movilización en favor del mantenimiento de la competitividad.

- Por escasez e inversor

En periodos de movilización política, militar y económica. Regímenes totalitarios y de los países que tuvieron que reconstruirse. El mercado automotriz se limita a los vehículos utilitarios y militares.

- Desigual y rentista

Crecimiento impulsado por la exportación de materias primas o productos agrícolas y por una distribución de la renta desigual y de tendencia clientelista. El ingreso nacional es acaparado por minorías a otras capas dependientes. Ritmo de crecimiento nacional condicionado a la evolución de las cotizaciones mundiales. Las condiciones legales de la producción están sujetas a modificaciones frecuentes.

Con el establecimiento y dominación del sistema capitalista, tanto dentro como fuera de Europa, en los siglos posteriores al XVIII, las relaciones sociales sufrieron una transformación, mutando a “relaciones de capital-trabajo”. Bajo este nuevo esquema, se estableció la obligación de obtener una renta de todo capital invertido, a la par de la incertidumbre que generó la volatilidad del mercado, principalmente en cuanto al comportamiento de la demanda. Para hacer frente a esta doble problemática, se comenzó una búsqueda incesante, por parte de los capitalistas, de nuevos mercados, fuentes de ganancia y medios de producción que aseguraran la reproducción del sistema. En este panorama los trabajadores quedaron supeditados al comportamiento del capital, obligados a adaptarse y desplazarse de acuerdo a las necesidades y localización del capital.

El resultado de este proceso, fue una marcada aceleración del cambio técnico, movilidad profesional y relocalización geográfica del capital. Estas transformaciones se manifestaron en grandes corrientes que revolucionaban periódicamente la industria y su espacio. Detrás de estos cambios constantes, residía una lógica de incrementar la plusvalía y generar las mejores condiciones de acumulación de capital, lo cual implicaba la reorganización productiva. Empezó a ser evidente las distintas configuraciones que adoptaba la producción y la necesidad de construir modelos que tendieran a representar la realidad.

Fue en la coyuntura de la crisis económica de finales de la década de 1970 y el agotamiento de la producción en masa, cuando se hizo evidente la necesidad de analizar los procesos de configuración productiva y categorizarlos. Bajo este contexto surgió el concepto “modelo productivo”, como respuesta a la necesidad de identificar las particularidades de los procesos productivos, cuestionar su potencialidad y viabilidad, así como proponer nuevas formas de organización tecnológica y del trabajo. Las repercusiones que se tuvieron en México se hicieron visibles con el cambio de modelo económico en la década de los ochenta, cuyas repercusiones impactaron en la organización de las fuerzas productivas y por tanto en su modelo productivo.

Ahora bien, para abordar el tema de los modelos productivos es necesario precisar el concepto, no sin antes advertir, como se mencionó anteriormente, el hecho de no existir una definición “formalmente aceptada” por los estudiosos del tema. Sin embargo, encontramos similitudes o caracterizaciones que se complementan. En términos generales podemos definir al *modelo* como un ideal a alcanzar, mediante la construcción de encadenamientos lógicos a través de un proceso intencional de cambios pertinentes. De manera más específica, un modelo productivo también es definido como un conjunto de

compromisos respecto del manejo de la empresa, que permiten implementar en el largo plazo y con beneficios, estrategias de ganancia viables en el contexto de los modelos de crecimiento de los países en los que surgen, con medios coherentes y aceptables acordados por los principales actores de la empresa, (Boyer y Freyssenet, 2001).

Desde una noción schumpeteriana, añadimos que ciertas “innovaciones radicales” dan lugar a un cambio de paradigma técnico-económico, esto quiere decir que al darse una “revolución tecnológica” en una determinada rama productiva, se tendrá un impacto en otros sectores económicos; el nuevo paradigma surge entonces una vez que se produce un proceso de transformación estructural y se consolida luego de una crisis de ajuste estructural que incluye cambios sociales e institucionales, (Neffa, J. 1999),

Boyer (Boyer y Freyssenet, 2001) identifica tres componentes que integran al modelo productivo, los cuales son:

- a) La política producto: concierne a los mercados y segmentos de mercado a los que se apunta, la concepción de los productos ofrecidos, los objetivos de volumen de ventas, diversidad de modelo, calidad etc.
- b) La organización productiva: concierne a los métodos y medios elegidos para realizar la política producto. Abarca el grado de integración de las actividades, su distribución espacial, la organización de la concepción, del abastecimiento, de la fabricación y de la comercialización, las técnicas empleadas y los criterios de gestión.
- c) La relación salarial: sistemas de reclutamiento de empleo, de clasificación, de remuneración, de promoción, de horarios y representación de los asalariados.

Para que esta configuración socio-productiva, término que emplea el autor al agruparlas, se convierta en un modelo productivo, se requiere de coherencia de la política-producto, la organización productiva y la relación salarial con la estrategia de ganancia adoptada. Esto solo se alcanza, cuando a su vez, la estrategia de ganancia es pertinente al contexto de modelo de crecimiento del país o región.

La diversidad de modelos productivos surge entonces, debido a la diferenciación de los modelos de crecimiento de cada país, luego en la elección de una estrategia de ganancia y finalmente en la adopción de los medios para implementarla. Estos tres niveles deben

darse en una línea de coherencia y pertinencia, a la par de ser aceptados por los actores de la empresa, lo cual los llevara a consolidarse como modelos productivos.

Dado el funcionamiento del sistema, un elemento que amenaza constantemente el proceso de acumulación capitalista y su tasa de ganancia, son los periodos de crisis. Sin embargo, existen incertidumbres a las que el capitalista enfrenta de manera cotidiana, estas son: la incertidumbre del mercado en cuanto a la venta efectiva de mercancías e incertidumbre del trabajo en cuanto a su colaboración en la producción. La resolución o adaptación del capitalista a estas dos incertidumbres determinará su supervivencia en el sistema.

Para Boyer (Boyer y Freyssnet, 2001), la gestión de la incertidumbre del mercado y del trabajo se realiza entonces, en dos niveles:

- El del espacio económico y político mediante el establecimiento de un “modelo de crecimiento”
- El de la empresa, mediante la elección de una “estrategia de ganancia” y mediante la construcción de un “modelo productivo”.

Completando las anteriores concepciones teóricas se vuelve imprescindible especificar las estrategias de ganancia que una empresa puede adoptar, teniendo en cuenta dos elementos centrales al momento de elegirla: volumen y estructura. Para algunos Regulacionistas como Robert Boyer las fuentes de ganancia en la producción de bienes son seis:

1. Economías de escala: distribuir los costos fijos sobre el volumen más amplio para reducir los costos unitarios.
2. Diversidad de la oferta: amplía la demanda a todos los clientes respondiendo a sus propias expectativas.
3. Calidad del producto: precio superior o hacer ganar partes del mercado.
4. Innovación: garantiza una renta de monopolio.
5. Flexibilidad productiva: ajustar rápidamente los costos a las variaciones de la demanda.
6. Reducción permanente de los costos: para mantener un margen suficiente de ganancia

Las distintas combinaciones de estas fuentes de ganancia o la elección de una, constituyen lo que podemos llamar “estrategias de ganancia”.

Partiendo de estas características seis son los modelos de la industria automotriz más aceptados bajo los cuales se pueden caracterizar las producciones manufactureras, estos son:

- Modelo Taylorista

Es un modelo productivo que implementa la estrategia de ganancia “diversidad y flexibilidad” particularmente en donde los mercados son heterogéneos y el trabajo es flexible, es decir en los modos de crecimiento “competitivo-competitivo” y “competitivo-consumidor”. Responde a las exigencias de estrategia por:

-una política-producto hecha de modelos específicos, variados y de serie mediana, que corresponde a la demanda limitada, económica y socialmente diferenciada.

-una organización productiva que consiste en predeterminar las tareas a realizar, mediante el establecimiento de procedimientos y modos operatorios a seguir y de tiempos asignados a respetar.

-una relación salarial en la que el salario se aumenta si los procedimientos y tiempos se respetan.

Existe gracias a un compromiso del gobierno de empresa: entre los dirigentes, los ingenieros y los asalariados.

- Modelo Fordista

Es un modelo productivo que implementa la estrategia volumen, solo pertinente cuando la distribución de los ingresos es relativamente igualitaria. Responde a las exigencias de la estrategia mediante:

-una política producto que ofrece un modelo estándar al precio más accesible al conjunto de la población.

-una organización productiva fuertemente centralizada, secuencialmente integrada en línea continua, mecanizada y en cadencia basada en la predeterminación y la estandarización de operaciones.

-una relación salarial que asegure a los obreros sin la calificación requerida un salario fijo no vinculado al rendimiento, cuyo poder adquisitivo progrese.

El compromiso de gobierno de empresa que exige está establecido entre los dirigentes y los sindicatos basado en el crecimiento del poder adquisitivo de los salarios.

- Modelo Sloanista

Es un modelo productivo que implementa la estrategia de ganancia “volumen y diversidad”, pertinente cuando la distribución del ingreso nacional está coordinada nacionalmente. Responde a las exigencias de la estrategia mediante:

-una política producto que ofrece una o varias gamas de modelos, versiones y opciones, donde comparten lo máximo posible de piezas, respondiendo a una demanda diferenciada moderadamente jerarquizada.

-una organización que busca dominar los riesgos de la diversidad de los productos, centralizando las decisiones estratégicas, descentralizando la responsabilidad de su implementación en el nivel de las divisiones filiales, recurriendo a proveedores, utilizando maquinas pluriespecializadas y una mano de obra polivalente.

-una relación salarial que asegure un crecimiento regular del poder adquisitivo de los salarios, una extensión de la protección social y oportunidades de progreso en la carrera, a cambio de un trabajo polivalente pagado en función del nivel y cantidad de puestos de trabajo ocupados.

Funciona gracias a un compromiso de gobierno de empresa establecido principalmente entre la dirección y los sindicatos.

- Modelo Woollardiano

Es un modelo productivo que implementa la estrategia de ganancia “diversidad-flexibilidad” principalmente cuando el mercado está balcanizado y el trabajo es flexible. Responde a la estrategia de ganancia mediante:

-Una política-producto con modelos claramente distintos, producidos en pequeñas y medianas series, en el entendido de una demanda variable, económica y socialmente distintas.

-Una organización productiva flexible que privilegia la mecanización y sincronización de los suministros y deja a los obreros organizados en equipos de trabajo, con autonomía y saber hacer, para fabricar productos variados.

-Relación salarial: que permite el ajuste de volumen de la mano de obra al volumen de producción por reducción o alargamiento de la jornada de trabajo y que incita a los obreros a autorganizarse gracias a un sistema de salario por pieza incitativo.

Su articulación se hace posible gracias al compromiso de gobierno de empresa, entre propietarios, dirigentes y diferentes categorías de asalariados. Maneja una flexibilidad cuantitativa y cualitativa requerida para responder a la demanda fluctuante.

- Modelo Toyotista

Es un modelo que implementa una estrategia de ganancia basada en la reducción permanente de costos, la cual consideran de mayor viabilidad en modos de crecimiento por “escasez e inversionista”, y en el “coordinado y exportador precio”. Responde a las exigencias de la estrategia mediante:

-una política-producto que ofrece modelos de base bien equipados en cada segmento de mercado, sin diversidad y novedad excesiva, en cantidades regularmente crecientes a cualquier fluctuación de la demanda;

-una organización productiva basada en los principios de “justo a tiempo” interno y externo para evitar problemas que impidan el flujo continuo y regular, evitando despilfarros de tiempo, mano de obra, materias, energía, herramientas y superficie;

-una relación salarial y de subcontratación incita a los asalariados y proveedores a contribuir en la reducción de costos, los primeros al depender su monto mensual de la reducción de tiempos estándar dentro de cada equipo y los segundos mediante el compromiso acerca del volumen de pedidos y reparto de ganancia.

El gobierno de la empresa funciona debido a la perennidad de la firma, el empleo de los asalariados, de los proveedores y subcontratistas.



- Modelo Hondiano

Es un modelo productivo que implementa la estrategia de ganancia “innovación y flexibilidad, particularmente en un modelo de crecimiento donde la distribución es competitiva. Responde a las exigencias de la estrategia mediante:

-una política-producto que concibe modelos innovadores y específicos para responder a nuevas expectativas de los mercados, en producir masivamente si la demanda confirma la anticipación o, por el contrario, en retirarlos sin retraso si no es bien recibido por la demanda.

-una organización productiva rápidamente reconvertible y a menor costo gracias a una tasa de integración baja, un instrumental de producción sin mucha carga de ingeniería civil y poco automatizada.

-una relación salarial que valoriza la pericia y las iniciativas individuales, tanto en la formación, el salario como de la promoción para promover dentro de la empresa la emergencia de innovadores y desarrollar la capacidad de cambiar rápidamente.

-Funciona por un compromiso de la dirección de la empresa construido entre los dirigentes y los trabajadores, basado en la independencia financiera y organizacional de la empresa respecto de los bancos y proveedores.

Si bien es cierto que estos son los principales modelos productivos identificados en la industria automotriz en el mundo, no debemos de olvidar que estos corresponden a tiempos históricos y espacios geográficos determinados, por lo que no podemos suponer una representación exacta de los mismos a lo largo de la historia de la industria automotriz en México. Muy por el contrario, los modelos productivos que ha adoptado el sector automotriz corresponden a su propio contexto político y económico del momento histórico representado en sus modelos económicos y de crecimiento.

## **CAPÍTULO 2: LA HISTORIA DE MÉXICO Y SUS MODELOS ECONÓMICOS**

Durante el siglo XX, México tránsito por dos modelos económicos cuyas consecuencias se pueden apreciar en muchas de las particulares que la economía mexicana presenta hoy en día. El primer modelo fue el de Industrialización por Sustitución de Importaciones, de 1940 hasta finales de la década de los setenta; posteriormente el Modelo de Producción para la Exportación o Modelo Neoliberal, presente en la década de los ochenta hasta la actualidad. La temporalidad que empleamos en la presente investigación para estudiar la Industria Automotriz en México inicia en 1925, año en que la misma se estableció en el país y termina en 2008, periodo en que la industria automotriz sufrió una severa crisis enmarcada por la crisis financiera global, la cual dio término al periodo de expansión de la misma, revelando el agotamiento del modelo productivo y la necesidad de un profundo proceso de reconfiguración.

Para entender mejor el contexto en el que la industria automotriz se ha desarrollado en el país, esta investigación dividió la historia económica de México en siete periodos, marcados por los modelos económicos, y de crecimiento adoptados por el país, así como eventos políticos y acontecimientos económicos internacionales, con los efectos que los mismo han traído. Se ha identificado a dos periodos como transicionales, indicativos del ocaso de un modelo económico y el surgimiento de otro; el primero, es el que le antecede al inicio del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones que va de 1925 a 1940, y el segundo es de 1975, previo a la instauración del Modelo de Producción para las Exportaciones.

Los modelos económicos que podemos encontrar en esta temporalidad, como ya se mencionó anteriormente, son dos: el modelo de Industrialización por sustitución de Importaciones que va de 1940 hasta mediados de los setenta y el modelo Orientado a la Exportación, o modelo Neoliberal, que abarca desde principios de la década de los ochenta hasta la actualidad; en dichos modelos económicos se encuentra distintos modelos de crecimiento, acorde a la fuente principal del ingreso nacional y la forma de distribución de dicho ingreso, de acuerdo con ello hemos hecho la siguiente periodización:

- **De 1925 a 1940: Reconstrucción y Recuperación Económica**

A partir de la segunda década del siglo pasado, México experimentó una etapa de recuperación y crecimiento económico que terminó en 1929 con la Gran Depresión. Ésta mejora de la economía nacional, tras los años de guerra interna, se debió en parte por el crecimiento de la producción agrícola que permitió el desplazamiento de la mano de obra “libre” del campo a la ciudad, lo que contribuyó en una progresiva ocupación de fuerza de trabajo en actividades industriales y de servicios.

El periodo se caracterizó por la exportación de materias primas agrícolas a las potencias industriales, siendo la agricultura la que mayores ingresos generaba. Dicho modelo marcó la entrada de los países subdesarrollados al sistema capitalista mundial. En este modelo el mecanismo para la acumulación de capital provenía de las exportaciones de materias primas, lo cual generaba algunos inconvenientes como dejar expuesta la economía a las fluctuaciones de los precios de las materias primas, además de provocar un mayor deterioro en los términos de intercambio entre el centro, conformado por los países desarrollados e industrializados y la periferia, (R. Prebisch, 1949).

Otra característica de dicha etapa fueron los bajos niveles de inversión: la inversión pública apenas representó un 2.2% del PIB y la privada nacional apenas fue perceptible, siendo la extranjera la más sobresaliente. La reconstrucción de la economía nacional, en principio se llevó a cabo con poca participación directa del Estado mexicano. Una de las consecuencias más notables, fueron las pérdidas de divisas por los pagos de dividendos y regalías que las compañías inversionistas extranjeras hacían a sus casas matriz.

En materia política y social, los gobiernos de este periodo centraron sus esfuerzos en la tarea de restablecer el orden y la paz social, dejando de lado su labor en la mejora de las condiciones generales de vida de la población mexicana. Su labor en asuntos económicos buscó sanear las finanzas públicas, reduciendo lo más posible el déficit en sus finanzas.

El capital extranjero continuaba controlando las actividades más productivas del país relacionadas con el comercio exterior, el cual seguía siendo la principal fuente de ingresos fiscales del Estado: 40% del total de los ingresos del gobierno federal provenían de esta fuente, por lo que el impacto que tuvo en México la Gran Depresión del 29, fue severo y expansivo al resto de la economía; sin embargo, la recuperación no tardó en llegar y a partir de 1933, se comenzó a observar un repunte en los principales sectores económicos.

- **De 1940 a 1952: Periodo de Posguerra**

La economía mexicana nacional creció a un ritmo acelerado a una tasa media anual del 6% del PIB, siendo durante la guerra, la demanda externa la que impulso la economía y al término de esta, la demanda interna la que la mantuvo. Con la Segunda Guerra Mundial, las diferentes economías nacionales fueron supeditadas a los requerimientos del conflicto bélico, después la Guerra Fría entre los bandos vencedores, vino a dominar el escenario político y económico internacional.

Durante estos años, el acelerado crecimiento presentado por la economía nacional estuvo influenciado y determinado por la intervención del Estado. A partir de este periodo el papel del gasto público se orientó de manera creciente al fomento económico, teniendo un efecto multiplicador importante sobre el conjunto de la economía, atrayendo una mayor inversión privada.

El financiamiento externo comenzó a cobrar fuerza a partir de 1943, permitiendo que el crédito comenzara a fluir al país, dirigiéndose en principio a apoyar las obras de infraestructura y posteriormente a todo tipo de proyectos de inversión. En el sector agropecuario el impulso que se le dio a la producción creció a un ritmo acelerado como resultado de la incorporación de tierras tras la Reforma Agraria, y el apoyo del gobierno federal con obras de irrigación y crédito al campo. Los resultados fueron notables, el campo se convirtió en un sector estratégico para la aportación de mano de obra, alimentos, divisas ingreso y capital a las grandes urbes. Sin embargo, se afectó negativamente la distribución de la riqueza y del ingreso generando muchos de los problemas que actualmente se viven en el campo mexicano.

Durante este periodo comenzó a gestarse la idea de convertir a la industria en el motor del desarrollo económico; por lo que, a partir de 1945, la del sector industrial emprendió un proceso de crecimiento, resultado de la implementación del Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones, sustentado en la expansión del mercado interno. Con ello se da inicio una estrategia de producción de bienes de consumo, que posteriormente evolucionaría a la sustitución de bienes intermedios, todo ello estimulado por políticas fiscales, monetarias y crediticias que el gobierno instrumentó.

El gobierno invirtió cuantiosos recursos en obras de infraestructura y en la producción de bienes y de servicios estratégicos, así como estímulos y subsidios a la producción de la

industria nacional. Los instrumentos de política comercial también fueron utilizados para proveer de una estructura proteccionista en el comercio internacional.

- **De 1952 a 1968: Desarrollo Estabilizador**

Este periodo se caracterizó por promover la industrialización del país, convirtiendo al sector en el motor de la economía nacional con el objetivo de abandonar la dependencia existente con los países desarrollados, estimulando así, la actividad de otras ramas económicas y generando las divisas que el país requería para su modernización. El objetivo central del gobierno era lograr el crecimiento económico por la vía de la estabilidad. Los propósitos que se perseguían eran: 1) crecer más rápidamente, 2) detener las presiones inflacionarias, 3) elevar la inversión, 4) mejorar la productividad del trabajo y del capital aumentando los salarios reales y 5) mantener el tipo de cambio.

Para ello se elaboró un conjunto de políticas de apoyo al sector industrial. En el caso concreto de la industria automotriz, se promulgó un primer decreto en 1962, cuyo objetivo era fomentar la producción doméstica y reducir el déficit comercial mediante políticas proteccionistas, las cuales impusieron un 60% de contenido doméstico en la producción de automóviles, un control de precios y el establecimiento de cuotas de producción. Dichas políticas tuvieron como efecto secundario: la unión de las relaciones de las empresas norteamericanas con capitalistas mexicanos. Liderados por Ford, se fundaron empresas de autopartes destinadas a satisfacer el mercado doméstico, con capital mixto.

Otros campos de acción fueron el fiscal, el monetario, el comercial, el salarial, el agropecuario y de fomento a la inversión extranjera. En materia fiscal, se destacó el combate al déficit y una política tributaria en favor de la inversión mediante programas especiales en beneficio de empresas industriales y de transporte. En política monetaria, el principal objetivo fue el apoyo al combate de la inflación mediante la regulación de la liquidez, en el mismo sentido, se buscó mantener el tipo de cambio (paridad peso-dólar) sin alteraciones. La política comercial fue extremadamente proteccionista, instrumentando permisos previos de importación, aranceles y precios oficiales a las importaciones de productos. Lo anterior favoreció en cierta medida el crecimiento de los precios y la disminución de la calidad de los bienes y servicios producidos internamente. En cuanto a la política agropecuaria, jugó un papel muy relevante en el proceso de industrialización, encargada de proveer a bajos precios, los bienes-salario e insumos demandados en el mercado interno, estas medidas trajeron la descapitalización del campo, cuyas

consecuencias las vivimos hoy en día. La política salarial mantuvo los salarios estables, ligeramente por encima de la inflación, pero por debajo de su productividad media. Por último, en materia de fomento a la inversión extranjera la estrategia buscó favorecer la participación de empresas que por sus características tecnológicas y productivas fortalecieran el crecimiento y diversificación de la planta industrial.

La estrategia provocó dos problemas, que con el tiempo se fueron agravando: en primer lugar, una creciente desigualdad en la distribución del ingreso, lo que generó un freno en la expansión del mercado interno, limitando sus posibilidades para crear una demanda suficiente para la consolidación de un sector productor de bienes de capital; en segundo lugar, las políticas proteccionistas crearon un sesgo antiexportador del aparato productivo. Derivado de este sesgo se generó un creciente endeudamiento externo, y una elevada dependencia de la planta productiva por bienes de capital en el exterior, evitando pasar de la fase de bienes de consumo duradero e intermedio, hacia la de bienes de capital.

- **De 1969 a 1976: Desarrollo Compartido**

Se mantuvo sin modificaciones relevantes la política comercial, salarial, agropecuaria y de fomento a la inversión extranjera. Sin embargo, se transformó radicalmente la política fiscal y monetaria con el propósito de convertir al sector público en el eje de la inversión nacional. Con los ingresos de la explotación de los yacimientos petroleros recién descubiertos, se buscó financiar la inversión en infraestructura productiva. Lo anterior convirtió al gasto público en el motor del crecimiento económico, y las divisas petroleras en la fuente principal de recursos del Estado.

Sin embargo, los ingresos petroleros fueron insuficientes para financiar la expansión industrial, por lo que se recurrió a la contratación de importantes montos de deuda pública externa, esto trajo graves desequilibrios estructurales y la caída de la actividad económica. El término del ciclo expansionista y de crecimiento económico, puso de manifiesto el agotamiento del modelo.

El académico Romo Guillen, identifica el agotamiento del modelo con la llegada de Luis Echeverría a la presidencia del país, quien, en su intento por reanimar el modelo sustitutivo, implementó un conjunto de reformas económicas que buscaban subsanar las contradicciones crecientes del mismo, mediante una política que fue nombrada “*desarrollo compartido*”. Dentro de estas reformas destacaron la fiscal, que pretendía una disminución del endeudamiento externo y la promoción de las exportaciones, con el objetivo de combatir

el sesgo anti-exportador del modelo y el déficit comercial y presupuestal que se había convertido en un severo problema.

Sin embargo, estas reformas económicas naufragaron; por lo que para sostener el crecimiento de la economía se intensificó la intervención estatal y se recurrió a un mayor endeudamiento con el exterior, lo cual triplicó la deuda. En la industria automotriz, el déficit comercial también estuvo presente, por lo que en respuesta el gobierno mexicano elaboró el Decreto Automotriz de 1972, el cual planteaba un nuevo enfoque que promovía la exportación como contrapeso al volumen de las importaciones. En un intento por ampliar la presencia del capital nacional en la industria automovilística, el gobierno exigió mínimo de porcentaje de integración nacional y en el sector de las autopartes. Pese a ello, esta política terminó favoreciendo a los productores extranjeros, cuya mayor injerencia en el sector se vio reflejada en la creación de nuevas empresas de autopartes.

Al término del mandato del presidente Echeverría, la economía presentaba una clara desaceleración y un alza en la inflación. El clima de desconfianza que reinaba en el espacio económico contrajo la inversión privada y aceleró la fuga de capitales. Aunado al incremento en el déficit presupuestal y en la balanza comercial, se dio una devaluación del peso de más del 100%.

- **De 1977 a 1982: Estancamiento y Crisis**

Resultado de lo anterior, durante este periodo el déficit en la balanza comercial y el déficit presupuestal alcanzaron niveles alarmantes. Al no poder crear una base tecnológica propia, la industria fue incapaz de generar divisas mediante la exportación de sus productos, lo que minó la acumulación de capital necesario para su propia reproducción ampliada.

Otro elemento que jugó en contra del modelo, fue el descuido que se le dio a la producción agropecuaria, lo que provocó su rezago, pérdida de la autosuficiencia alimentaria y el término del sector agropecuario como aportador de divisas para financiar el desarrollo industria, acentuando el déficit de la balanza comercial.

Los desequilibrios y contradicciones del modelo sustitutivo fueron evidentes en los primeros años de la década de los setenta, cuando la inflación incrementó abruptamente, lo que acentuó la sobrevaluación del peso, ello incidió en el déficit comercial y presupuestal, lo que se tradujo en términos generales en una desaceleración de la economía mexicana.

La llegada de López Portillo como sucesor a la presidencia, se dio bajo la firma del primer acuerdo con el Fondo Monetario Internacional, mediante el cual México se comprometía a limitar el endeudamiento público, restringir el gasto público, fijar topes a los aumentos salariales y liberalizar el comercio, este fue el primer arreglo internacional a través del cual los organismos internacionales trataron de orientar el desarrollo económico del país por la senda neoliberal.

La administración de López Portillo siguió sin introducir ajustes de fondo al modelo sustitutivo de importaciones, optando por una estrategia expansionista basada en la explotación intensiva de los campos petroleros del país, la exportación de petróleo pretendía generar las divisas necesarias para impulsar la industrialización y el crecimiento del país. La política expansionista siguió financiada mediante el crecimiento acelerado del gasto público y el endeudamiento con el exterior.

Ante la persistente problemática en la balanza de pagos, el gobierno mexicano publicó El Decreto Automotriz de 1977, el cual se mantenía en la línea de promover el incremento de las exportaciones en los productores de automóviles para saldar sus importaciones y pagos internacionales, estableció un nuevo mecanismo en la balanza de pagos, lo que llevó a las automotrices multinacionales a enfocarse en estrategias de exportación lo que trajo consigo la apertura de nuevas plantas en el país, enfocadas en operaciones de maquila.

La General Motors y Chrysler construyeron el complejo automotriz de Ramos Arizpe en Coahuila; la Ford instaló una fábrica de motores en Chihuahua y una planta de ensamble en Hermosillo; la Nissan un complejo automovilístico en Aguascalientes con ensamble y fabricación de motores; la Renault una planta productora de motores en Gómez Palacio; y Volkswagen amplió sus instalaciones de Gómez Palacio. Todos estos proyectos tenían como objetivo consolidar la presencia de las empresas en México considerado un mercado en expansión, además de estar orientados también a promover las exportaciones

Otro aspecto importante fue la implementación de una política salarial restrictiva: con topes salariales e incrementos inferiores a la tasa de inflación, iniciando así una etapa de deterioro salarial progresivo. En este contexto de expansión económica, los topes salariales significaron márgenes de ganancia empresariales en ascenso, lo cual entraba en concordancia con el estímulo y protección que el Estado daba a los grupos empresariales privados, para garantizarles las óptimas condiciones para sus inversiones en el sector industrial.



La economía mexicana se comenzó a petrolizar con rapidez, convirtiendo al petróleo crudo en el principal producto de exportación, lo que dio inicio a una dependencia cada vez mayor del fisco hacia los impuestos aplicados a los hidrocarburos, privando a Pemex de financiar su propia expansión y volviendo dependiente al Estado de los ingresos petroleros para su gasto, dejándolo expuesto a las fluctuaciones en los mercados internacionales, del precio del barril de petróleo.

Al seguir sin corregir de fondo las contradicciones internas del modelo sustitutivo, el déficit en cuenta corriente, el déficit presupuestal y la deuda externa siguieron creciendo, lo que con el tiempo, puso en jaque a la economía mexicana. Cuando en 1982 bajó abruptamente el precio del barril de petróleo en el mercado internacional, la estrategia petrolera se derrumbó y con ello tuvo lugar una devaluación de la moneda de más del 100% con respecto al dólar.

Ese año estalló la crisis de la deuda externa, México se declaró incapaz de cubrir el servicio de la deuda, provocando una severa crisis económica y financiera que dejó las puertas abiertas a la implementación de un nuevo programa de ajuste “negociado” con el Fondo Monetario Internacional (FMI), sustentado en políticas draconianas de recorte al gasto público. Otras secuelas que tuvo la crisis, fueron: la suspensión de créditos por parte de la banca comercial extranjera y la fuga de capitales, provocando la paralización de la producción. Bajo ese panorama el camino para la senda neoliberal estaba despejado y la llegada de Miguel de la Madrid a la presidencia terminó por formalizar el proceso.

- **De 1982 a 1994: Viraje Económico**

La nueva estrategia económica planteada por el nuevo presidente de la república, Miguel de la Madrid (1982-1988), buscó generar las condiciones que impulsaran el crecimiento económico del país; para ello, implementó un nuevo modelo económico conocido como “orientado a la exportación” o “*neoliberal*”, el cual le otorgó un papel protagónico al mercado en la asignación de recursos y en la regulación de las variantes macroeconómicas, incrementando la participación de los agentes privados en las decisiones económicas y buscando integrar a la economía mexicana al mercado mundial, con el propósito de mejorar la eficiencia y competitividad de la planta productiva nacional.

Entrada la década de los años ochenta, el país experimentó una severa crisis económica con funestas consecuencias en las ventas de automóviles, resultando en la quiebra de algunas empresas como Renault y DINA. En respuesta el gobierno mexicano emitió el

Decreto Automotriz de 1983, con el propósito, ya viejo, de conseguir un saldo cero en la balanza comercial de la industria automotriz, para ello se establecieron medidas más severas, siendo tres las políticas que más sobresalieron: 1) reglas rigurosas de contenido doméstico para vehículos y partes; 2) balanza de pago sin déficit y 3) límites de una línea y hasta 5 modelos por producto.

La renegociación de la deuda pública externa, fue un punto nodal en el combate a la crisis económica, la cual se realizó bajo un enfoque ortodoxo en el que se impusieron los intereses de los acreedores por encima de los intereses nacionales. El acuerdo con el FMI originó que el gobierno mexicano aplicara un severo programa de ajuste neoliberal, con el objetivo de controlar la inflación y reiniciar el crecimiento económico. Se inició un conjunto de reformas orientadas a sentar las bases de un nuevo modelo orientado a la exportación, abierto a la economía mundial, desregulado, basado en las fuerzas del mercado y donde la inversión privada fuera el motor de la acumulación del capital.

En congruencia con los acuerdos de los organismos económicos internacionales, el gobierno mexicano puso en marcha el “Programa Inmediato de Recuperación Económica”, el cual fue un programa monetarista, basado en el estricto control de la oferta monetaria, con medidas que reducían el gasto público, el incremento de los impuestos al consumo, el reforzamiento de los controles salariales, la liberación de los precios internos, el ajuste de los precios de los bienes y servicios producidos por el Estado y el establecimiento de un tipo de cambio flexible.

El objetivo que perseguía esta nueva estrategia era convertir la exportación de manufacturas en el eje principal de la recuperación económica. Durante los años setenta ya se venía perfilando una modificación en la división internacional del trabajo, que consistía en trasladar a los países en vías de desarrollo, actividades o fases de procesos intensivos en mano de obra, con el objetivo de producir para el mercado externo a costos más bajos. El impulso que se tuvo a la apertura comercial y la orientación a la exportación en el desarrollo de la industria nacional, principalmente la manufacturera, fue resultado de esta nueva lógica mundial en los procesos productivos y la división internacional del trabajo.

La llegada de Carlos Salinas de Gortari a la presidencia (1988- 1994) significó que las reformas económicas continuaran bajo la misma senda neoliberal. Dos hechos sirvieron para tal propósito: 1) el fortalecimiento del grupo tecnócrata neoliberal en el corazón del partido gobernante y 2) las crecientes presiones del Consenso de Washington. Estos dos

elementos sirvieron para convertir la apertura externa y la privatización mexicana en procesos irreversibles.

Con México orientado hacia la senda de la liberalización comercial y el cambio estructural del modelo económico, la industria automotriz se encontraba rezagada y dirigida con políticas proteccionistas. Para remediar esto, el gobierno mexicano emitió, el Decreto Automotriz de 1989, el cual exentaba de pagar impuestos a carros populares, con la finalidad de dotar al mercado interno de un vehículo pequeño a precio accesible; se eliminaron las cuotas de participación del mercado interno, se permitió la importación de automóviles nuevos, se redujo el valor de agregado nacional a la mitad, se permitió la participación de capital extranjero en un 100% en las plantas de ensamble y 40% en la industria de autopartes, y se eliminaron las restricciones a la producción e importación de autobuses integrales.

Las anteriores reformas, en aras de favorecer el desarrollo de las empresas transnacionales, de las maquilas y de las grandes empresas de autopartes nacionales, extranjeras o mistas, promoviendo sus exportaciones en la misma medida que exponía a las empresas mexicanas a una competencia más directa comenzando un periodo de apertura a las importaciones. En resumen, la noción de la estructura de la balanza de comercial, fue reemplazada por un mecanismo menos restrictivo que eliminó la necesidad de compensar pagos en el exterior.

El eje de la estrategia económica salinista fue un programa de estabilización de la economía basado en los pactos económicos y la concertación de los principales agentes económicos. Además de continuar con la aplicación de una política monetaria y fiscal restrictiva, también se reforzaron acciones en los siguientes campos (Guillen, 2000):

- 1) La aplicación de un programa heterodoxo para controlar la inflación.
- 2) Renegociación de la deuda externa.
- 3) La reducción al mínimo del Estado-empresario, con la desincorporación acelerada de las empresas paraestatales.
- 4) La profundización de la apertura comercial y búsqueda de acuerdos de libre comercio con América del Norte y otros países.
- 5) Liberación y apertura del sistema financiero
- 6) Intensificación de la apertura al capital extranjero

En este proceso de apertura de la economía mexicana, a los mercados mundiales bajo la lógica neoliberal, la administración salinista significó el afianzamiento del Modelo Económico Neoliberal”, siendo la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, el evento más significativo e ilustrativo de dicho fenómeno.

- **De 1994 a 2008: Integración y Apertura Comercial**

La crisis económica de 1994 marcó el inicio de este periodo y vino a evidenciar las limitantes y carencias del modelo neoliberal pese a la firma del TLCAN que prometía una entrada exitosa de México al proceso de globalización. La administración de Zedillo, solo fue una continuación de la tendencia económica de los sexenios anteriores de política ortodoxa y los lineamientos impuestos por el Consenso de Washington. Sus políticas públicas en materia monetaria, se limitaron establecer tasas de interés muy altas; en materia fiscal, se buscó mantener unas finanzas públicas equilibradas; y en materia salarial, se mantuvo la política de topes salariales en función de la inflación.

Bajo el gobierno Zedillista, los cambios en materia estructural del modelo neoliberal continuaron: la apertura comercial se formalizó con la firma del TLCAN y se comenzó una búsqueda de nuevos acuerdos de libre comercio, las privatizaciones de entidades paraestatales continuaron, sumándosele el esquema de pensiones del IMSS con la creación de las Afores, se mantiene una política de apertura y promoción al capital extranjero y se rescata el sistema financiero con el FOBAPROA, mediante la compra de las carteras vencidas de los bancos.

La economía comenzó su recuperación a principios de 1996, uno de los factores que influyó en su recuperación fue el crecimiento de las exportaciones, estimuladas por las devaluaciones de la moneda nacional que trajo subvaluaciones cambiarias, las cuales incrementaron un 30% en 1995 y 20.7% para 1996. (Romo Guillen). Otro factor que contribuyó con la recuperación económica tras la crisis de 1994, fue la reactivación de la inversión privada, así como el crecimiento del consumo privado; sin embargo, la recuperación estaba apoyada sobre bases muy frágiles, por lo que no tardó en revelar los mismos viejos problemas estructurales de la economía mexicana: tendencia a la sobrevaluación de la moneda, el desequilibrio externo y el déficit comercial.

Los años posteriores se caracterizaron por una lenta y desigual recuperación económica, de la cual solo se vio beneficiado el sector exportador y los grandes consorcios; sin embargo, las pequeñas y medianas empresas manufactureras y de servicio, vinculadas al

mercado interno, así como el sector agropecuario continuaron rezándose. En materia de costos sociales, el modelo neoliberal de producción orientada a la exportación tuvo funestas consecuencias en la distribución del ingreso, montos salariales, combate a la pobreza y mejoras en la calidad de vida de la clase trabajadora.

Para el 2008 la economía mexicana entra en una fuerte recesión derivado de la crisis económica en la que varios países desarrollados se ven inmersos, principalmente Estados Unidos, nación con la que México históricamente mantiene una fuerte relación económica que se intensifica tras la firma del TLCAN, aunado a los procesos que se venían gestando desde tiempo atrás como la desigualdad económica, el debilitamiento del mercado nacional y la dependencia hacia fuentes de ingreso nacional externas, dejando expuesto al país a las variaciones de los mercados internacionales y al desempeño de otras economías nacionales, perdiendo nuestra soberanía económica.

## **CAPÍTULO 3: HISTORIA DE LOS MODELOS PRODUCTIVOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO**

La historia de la industria automotriz en México ha presentado sus propias particularidades, desde sus orígenes su proceso de desarrollo se caracterizó por ser accidentado y con un éxito limitado, donde la intervención del Estado ha sido trascendental para el carácter que la misma ha adoptado, pues a diferencia de otros sectores económicos, su desarrollo siempre estuvo vinculado a las políticas gubernamentales, ya sea teniendo al Estado como conductor o como facilitador de los medios necesarios para su crecimiento.

La industria automotriz mexicana se ha caracterizado desde sus orígenes por estar conformada principalmente de capital extranjero, atraído por las condiciones favorables que el país le brinda, tales como: su cercanía al mercado automotriz norteamericano; la mano de obra calificada con bajos salarios y las políticas públicas de protección e impulso al sector, dando lugar al establecimiento de una amplia red de productores de automóviles, proveedores de autopartes y ensambladoras de alta tecnología.

La industria automotriz en México tiene su origen en 1925, a partir de entonces ha transitado por diferentes fases en su proceso evolutivo. Distintas son las temporalidades que algunos estudiosos han hecho del tema, tomando como factores para dichas divisiones elementos como la orientación productiva, los procesos organizativos del trabajo, las tendencias sindicales, el papel del Estado etc., sin embargo, en el estudio de la misma, se vuelve pertinente abordar una exposición de sus modelos productivos a lo largo de la historia, con la finalidad de analizar las distintas configuraciones productivas, identificando sus particularidades y cuestionando su potencialidad, para ello establecimos la siguiente periodización:

- **1925 – 1940**

Inicia con el establecimiento de la primera planta armadora de automóviles en México, perteneciente a la empresa Ford Motor Company en 1925, este acontecimiento marcaría el nacimiento de la industria automotriz en el país. Posteriormente, la General Motors constituyó una planta de montaje en la Ciudad de México en 1935 y más tarde Automex (Chrysler) inició sus operaciones en 1938. Esta etapa se caracterizó por el establecimiento de las “tres grandes” empresas automotrices norteamericanas, las cuales dominarían el mercado interno durante la primera mitad del siglo XX.

La actividad productiva de la industria automotriz en esta fase, centró sus operaciones en el montaje y ensamble de vehículos que anteriormente satisfacía su demanda con la importación de vehículos terminados. El trabajo estaba limitado al armado de los conjuntos mecánicos y carrocerías, donde la mayor parte de los componentes del vehículo eran importados y una mínima parte eran de origen mexicano. No obstante, las ensambladoras solo cubrían el 60% de la demanda nacional, por lo que el 40% restante seguía siendo cubierto por la importación de automóviles terminados.

La política producto estaba enfocada en la comercialización de vehículos ensamblados destinados a satisfacer la naciente demanda interna del país, perteneciente a la clase alta y media alta que comenzaba a restablecerse tras los años bélicos de la Revolución Mexicana. Los vehículos ofrecidos por las automotrices incluían una línea completa de automóviles “utilitarios” que se distinguían por su simplicidad y bajo costo productivo. Los modelos ofrecidos por las automotrices estadounidenses, en el caso de Ford, fue el “Modelo T” el cual era un automóvil de bajo costo por su producción en cadena.

La General Motors inició sus actividades en el país, con la venta directa a los distribuidores que comercializaron las marcas de: Cadillac, Pontiac, LaSalle, Chevrolet, etc., de las que destacaron el LaSalle convertible y el Chevrolet Sedán, primer automóvil fabricado totalmente de lámina de acero. En 1935 la General Motors México anunció la construcción de una planta armadora de camiones en la Ciudad de México y el 18 de enero de 1937, salió de la línea de ensamble el primer camión Chevrolet armado en México. Por último, Chrysler ofrecía su línea completa de autos para el mercado nacional, que iba desde Plymouths (vehículo relativamente barato) hasta el Imperial (automóvil considerado de lujo).

La organización productiva de este periodo se distinguió por la realización y división de tareas simples y mecánicas, con medios productivos tecnológicamente obsoletos y actividades enfocadas en el montaje y ensamble de los vehículos. Bajo este esquema productivo se desarrollaron empresas pequeñas y medianas con baja inversión de capital y mecanización, a lo que correspondió una mano de obra reducida con bajos niveles de organización reflejado en sus salarios y representación sindical. Su relación salarial estaba regulada por el artículo 123 de la Constitución Mexicana en materia laboral, aprobada en 1917, en cuya esencia se reflejaban algunas de las principales demandas de la lucha obrera de la época, como una jornada máxima de 8 horas, la obligatoriedad de un día de descanso tras seis días laborables, y la asignación de un sueldo mínimo acorde a lo que se consideraba suficiente atendiendo las necesidades “normales” de vida un obrero

dependiendo la región y la participación de los obreros en las utilidades que se generaban en las empresas. Es de señalar que a comienzos de la industria automotriz en México esta no contaba con contratos colectivos de trabajo propios o condiciones muy diferenciadas del resto de los sectores industriales que al igual se regían por el artículo 123 constitucional.

Es un modelo productivo que se desarrolló bajo una estrategia de ganancia de economía a escala, bajo un modelo de crecimiento desigual y rentista, donde la política producto está orientada hacia la producción de vehículos utilitarios, de bajo nivel tecnológico, destinado a satisfacer a un mercado nacional reducido. Su actividad productiva se limitaba al ensamble de las unidades y su organización regida por la división de tareas simples y cronometradas. Por último, la relación salarial estaba dada por lo establecido en la normativa contenida en la naciente Constitución de la República, en el artículo 123.

- **1940 – 1962**

Fase en la que se empieza a gestar una política de sustitución de importaciones con el objetivo de desarrollar una industria nacional, empleando como herramienta la restricción a las importaciones. El Estado empieza a tomar un papel preponderante en el desarrollo de la economía nacional, que, en el caso de la industria automotriz, buscó establecer una industria nacional capaz de producir automóviles, camiones y autobuses para el mercado interno. La participación del Estado en la industria automotriz, se concretó con la creación de la empresa paraestatal Dina Nacional (DINA), en 1951, la cual se concentró en la producción de motores y ensamble de automóviles, camiones entre otros.

Aunado a los modelos que se venían vendiendo en la década pasada, la planta de ensamble en la Ciudad de México de General Motors introdujo al mercado nacional vehículos de otras marcas pertenecientes a: Oldsmobile, Buick, Cadillac y Pontiac.

Respecto a la política producto, el mercado destinatario al que seguían apostando las automotrices extranjeras era al sector de la clase alta y media nacional, con una producción que se mantenía centrada en el ensamble y comercialización de “automóviles utilitarios”, caracterizados por su capacidad de maximizar el espacio y de transportar cualquier tipo de carga o peso a un bajo precio, durabilidad y seguridad. Fue un modelo productivo que se distinguió por mantener la estrategia de ganancia de economía de escala y el modelo de crecimiento desigual y rentista, al igual que el anterior.



En cuanto a la organización productiva, se caracterizó por el empleo de una maquinaria **fordista** y formas de organización del trabajo abiertas a lo grupal, segmentada y dependientes del “saber hacer” de los trabajadores. En la relación salarial entre el sector obrero y las empresas automotrices, se continuaba un proceso de gestación, al ser relativamente reducido el número de obreros empleados, su capacidad de negociación era limitada; sin embargo, pese a que sus remuneraciones salariales eran bajas, estas comenzaban a fijarse por encima de la media nacional. Otro elemento que terminó de moldear la relación obrero-patronal en la época, fue la implementación de la Ley Federal del Trabajo promulgada en 1931, la cual daba continuidad a lo establecido en la constitución, con la diferencia de incorporar algunos elementos que más tarde servirían a la formación del corporativismo sindicalista en México, algunas de ellas fueron: la obligatoriedad de reconocimiento del Estado para crear asociaciones sindicales y la potestad del Estado para decidir la procedencia de la huelga.

- **1962 – 1975**

Inicia con el Decreto de 1962 que tiene como objetivo fortalecer la industria automotriz nacional por medio de la sustitución de importaciones, para ello se estableció un conjunto de políticas proteccionistas y subsidios en los costos de la producción. La restricción a las importaciones de productos finales, generó que las empresas automotrices centraran su política producto en la producción nacional de los modelos que anteriormente se importaban para ensamblarse en el país y así satisfacer la demanda local, misma que comenzó a crecer y diversificarse con el surgimiento de una nueva clase media cuyo poder adquisitivo se consolidó.

Ante el creciente proteccionismo del mercado doméstico se creó un fuerte monopolio de la industria automotriz, la cual creció con la llegada al país de las empresas Volkswagen a Puebla en 1964 y Nissan a Cuernavaca en 1966. Las empresas ya establecidas se consolidaron en el mercado nacional, con el establecimiento de sus nuevas plantas y complejos industriales, ejemplo de ello fue: Chrysler en 1964, la cual estableció una planta de motores en Toluca; Ford Motor Company, que inauguró en Cuautitlán sus plantas de motores y la GM que abrió una planta fundidora y otra de motores en Toluca, en 1965. Resultado de lo anterior, la industria automotriz presentó un desarrollo considerable que devino en el nacimiento y apuntalamiento de una industria de autopartes, que se estableció alrededor de las empresas automotrices.

La organización productiva de este periodo, centró sus actividades en la producción y ensamble de autos en cadena, para el consumo nacional, mediante el empleo de la línea de montaje, lo que permitió el desarrollo de una producción nacional, que fue desde insumos intermedios y motores, hasta la fabricación de vehículos terminados. Este modelo se caracterizó por implementar una estrategia de ganancia de diversidad de la oferta, con un modelo de crecimiento coordinado y consumidor. El empleo en la producción de componentes nacionales generó costos más elevados y menor calidad en la producción de vehículos; no obstante, las ganancias de estas empresas no se vieron afectadas dado el atractivo del mercado nacional cautivo, el cual vivía una época de auge y expansión. Bajo este nuevo modelo también hubo un aumento en la división de las distintas tareas del proceso productivo.

El mercado automotriz mexicano estaba dominado por marcas y modelos de origen estadounidense de gran tamaño y cilindraje, sin embargo, la llegada a México del modelo Volkswagen Sedan, vino a generar un marcado cambio; considerado el "auto del pueblo" tuvo hasta 1999 el papel de ser el automóvil más barato en México, además de tener un costo de mantenimiento muy bajo y una muy fuerte imagen de confiabilidad, razón que lo convirtió en uno de los modelos más vendidos y consumidos por un sector "nuevo" de la población que comenzaba a consolidarse como consumidor de automóviles. Otro modelo que tuvo buena aceptación en el mercado nacional de la marca Volkswagen fue la "Combi" cuya producción inició en 1970 destinado al transporte público, donde era mayormente demandado por ser un modelo para transporte de pasajeros.

Tras la inauguración de la planta de ensamble de Chrysler en Toluca, se inició la producción de vehículos como: Dodge Dart Valiant, Chrysler Le Baron, Plymouth Barracuda, Dodge Dart K, Dodge Phantom, Dodge Shadow, Dodge Spirit, Dodge Stratus, Dodge Neón, y Chrysler PT Cruiser. El automóvil Valiant, mejor conocido como "Acapulco", cuya presentación convertible, contó con capota rígida, dos puertas, consola de lujo y volante deportivo, era un auto de lujo de gran popularidad, que además de ser producido en México fue rediseñado por ingenieros mexicanos, contando con versiones únicamente encontradas en el país. Tras el decreto que apoyaba la integración nacional de la industria automotriz, Chrysler, junto con otras automotrices, comenzaron el desarrollo de su red de proveeduría nacional, lo cual dio un fuerte impulso a la industria de las autopartes.

En 1965, General Motors inicia su producción en su novedosa planta de Toluca, donde se desarrollaron actividades de fundición y producción de motores. Bajo la misma lógica de

Chrysler, se da paso a la producción de autopartes y componentes de la industria automotriz. Para 1973, se llevó a cabo la primera exportación de vehículos fabricados en México a los Estados Unidos, esta comprendió 50 unidades del modelo Safari de la Volkswagen,

Esta fase se caracterizó por la constitución de un amplio sector obrero en la industria automotriz y la sindicalización de una buena parte de sus trabajadores. Lo que devino en una relación salarial representada por una creciente organización laboral que consiguió mejoras en las condiciones de trabajo y en las prestaciones. La participación política de los obreros fue fortalecida reflejándose en incrementos salariales de hasta un 14%. La participación sindical se extendió en gran parte de los procesos productivos, con ciclos de trabajo relativamente largos y complejos, que descansaban en una integración práctica de funciones de producción, mantenimiento, reparación y control de calidad. Los trabajadores dispusieron de amplios márgenes de control sobre los ritmos y las formas concretas de realización del trabajo; y los sindicatos logran negociar la posibilidad de ingerir en las revisiones contractuales aunado al derecho de intervenir en la contratación del personal en cualquier planta que las empresas estableciera en territorio nacional. Este periodo concluye con enmarcado por las grandes movilizaciones de la clase obrera mexicana.

- **1975 – 1985**

Se da comienzo de manera marginal a la **exportación de autopartes**, llevando al sector automotriz a ser, en 1975, la segunda industria exportadora de México después del petróleo; con una producción que comenzó a orientarse a los mercados internacionales, el volumen de sus ventas se vio beneficiado; sin embargo, para 1976 la economía mexicana entró en recesión, disminuyendo en un 20% la producción de la industria automotriz y dejando sin empleo a un 10% de los trabajadores del sector. El gobierno mexicano, en respuesta, publicó el Decreto de 1977, con el que fortaleció la orientación exportadora articulada con la producción de autopartes y reduciendo el contenido mínimo de integración nacional en los vehículos exportados.

En cuanto a la política producto, esta se fue regida por algunas automotrices como la Volkswagen México con la producción del modelo Caribe, el cual se diseñó y comercializó en México a partir de 1977, bajo el concepto de ser un auto compacto y deportivo, se convirtió en uno de los carros con mayor demanda en el mercado nacional. Para 1981 se creó el modelo Atlantic (Jetta I), con la idea de hacer un Caribe con cajuela, el cual obtuvo

buena recepción del mercado nacional por sus características “ahorradoras y económicas”, que respondieron a la situación económicamente adversa que prevalecía en el país.

Paralelamente se dio inicio la producción de dos modelos icónicos de la misma marca: el Corsar y el Golf; las unidades de este último eran exportadas a los mercados de Estados Unidos y Canadá; bajo la misma tónica, en 1978, se comenzó a exportar el Volkswagen Sedán hecho en México para varios mercados europeos, entre ellos Italia, Bélgica y Alemania.

Al término de este periodo, se vio **transformada la geografía de las plantas automotrices** y de autopartes, las cuales emigraron al norte del país, iniciando el establecimiento en la frontera norte de empresas maquiladoras de autopartes y ensambladoras de automóviles para la exportación. El resultado final, fue una organización productiva de **empresas** de grandes dimensiones orientadas a la manufactura de productos altamente estandarizados y con estructuras organizacionales complejas, piramidales y compuestas por instancias solo verticalmente comunicadas, donde la organización del trabajo se basaba en una fuerte y múltiple división del mismo, cuya normatividad la conformaban tareas simples y rutinarias. Existía también una clara separación entre las labores de transformación, las de control de calidad y las de mantenimiento y reparación. La Intensiva mecanización dependía de formas rígidamente especializadas y dispuestas en línea de producción encadenadas; en donde solo complementariamente aparecían formas de mecanización simple o bien automatización de algunas fases.

La progresiva descentralización de las plantas automotrices al norte del país, consiguió profundizar la división sindical entre sus trabajadores, por lo que la relación salarial se tradujo en sueldos y prestaciones muy por debajo de las primeras plantas localizadas al interior de la República. Ejemplo de ello fueron las plantas de General Motor establecidas en Ramos Arizpe en comparación con la de Ciudad de México la cual contaba con una jornada de trabajo de 40 horas semanales en comparación con las primeras, cuya jornada era de 48 horas; en la cuestión salarial la situación se repitió, el salario diario promedio en la planta de la Ciudad de México era de 7, 049 pesos, mientras que en la de Ramos Arizpe fue de 2, 400 pesos diarios. Las prestaciones (número de días de vacaciones, prima vacacional, días de descanso, seguro de vida, aguinaldo, etc.) también se vieron afectadas, logrando con ello un ahorro significativo de las empresas automotrices. Este periodo marca el inicio del proceso paulatino de debilitamiento de los sindicatos del sector, los cuales perdieron en las nuevas plantas el control sobre las normas del trabajo.

- **1985 – 1994**

Bajo este modelo, se presentó una reconversión y dicotomía entre los sectores orientados al mercado nacional y los orientados al mercado externo. A partir de este periodo las exportaciones se convirtieron en un claro proyecto industrial para el país, donde la producción y el ensamble de autos y sus partes, fueron destinados al mercado mundial. Una característica que diferenció al proceso de exportación, con el vivido anteriormente, fue que los componentes que empleaba eran a su vez importados para posteriormente ser reexportarlos. Dicho modelo productivo implemento una estrategia de ganancia de flexibilidad productiva y un modelo de crecimiento competitivo-competitivo.

En este proceso de transformación de la industria automotriz, se dio comienzo a una política producto con la fabricación de motores más eficientes, pequeños y económicos, lo cual no impidió que se siguieran produciendo modelos grandes ligados al estilo de vida estadounidense, de gran cilindrada y grandes camionetas. Fue así como en los años noventa irrumpió la moda de los SUV (Sport Utility Vehicle), que impulsó las ventas de las marcas norteamericanas.

A finales de los 80, la empresa Ford empezó la comercialización del modelo Mercury Sable, automóvil de turismo con carrocería sedán, el cual obtuvo un recibimiento moderado en el mercado nacional. Llegados los noventa, la planta de Ford Chihuahua suspendió sus operaciones para iniciar su expansión y transformación técnica, la cual concluyó hasta 1993. En 1994 salió el primer embarque de automóviles Contour y Mystique producidos por Ford México, con destino a Estados Unidos y Canadá.

En 1984 se lanza a la venta en México la primera generación del **Nissan** Sentra, bajo el nombre de Nissan Tsuru, el cual fue pronto aceptado por los mexicanos al ser un automóvil cómodo, de muy bajo consumo de gasolina y de precio accesible, sin embargo, no consiguió reemplazar al Volkswagen Sedán (vocho) como el auto de mayor venta en México. Para el término del periodo la planta de Volkswagen Puebla, tuvo una gran importancia estratégica para la automotriz, ya que el 80% de los vehículos producidos se destinan a la exportación a más de 120 países del mundo.

Destinar la producción al mercado mundial obligó a las empresas a iniciar una profunda reestructuración con el establecimiento de nuevos patrones en la organización productiva, mismos que se apreciaron en los procesos de automatización, flexibilización y estandarización del trabajo. El proceso de transformación incluía una redefinición

organizacional de la empresa (adelgazamiento productivo, subcontratación, just in time, comunicación horizontal, etc.) y una reestructuración profunda en la organización del trabajo en la cual eran fundamentales la reintegración de las funciones productivas, la polivalencia y relaciones entre sí como clientes y proveedores.

Por primera vez se recibieron contingentes obreros femeninos en el ensamble de motores y en toda la producción de la industria maquiladora, además de que se empleó mano de obra nueva y calificada, lo que restructuro la relación salarial mantenida, lo anterior resultó en bajas tasas de sindicalización y costos de la mano de obra más bajos que en las plantas ubicadas en el centro del país, produciendo el deterioro de las condiciones de trabajo y un desplazamiento de la mano de obra antigua. Otro rasgo distintivo en esta nueva relación obrero patronal fue la creación de nuevos contratos colectivos, con tendencia a la protección patronal y las constantes violaciones a la libertad de asociación y contratación colectiva, generando un sindicalismo fragmentado.

El norte del país se especializó en las autopartes para la exportación y se convirtió en la región principal con la producción para el mercado interno y para el mercado mundial. La industria terminal y la de autopartes pasaron de un proceso de ensamble y poca integración productiva a una fase de mayor integración y evolución tecnológica.

La madurez de la industria y su orientación exportadora también se manifestó en la producción de motores y de autopartes, cuyas exportaciones de 1982 a 1990 se incrementó en más de ocho veces. Las grandes empresas automovilísticas decidieron emprender proyectos de ampliación y exportación: la General Motors y Chrysler construyeron el complejo automotriz de Ramos Arizpe en Coahuila, la primera estableció una planta de ensamble y otra productora de motores de seis cilindros, la segunda una planta para fabricar motores de cuatro cilindros. Ford instaló una fábrica de motores de cuatro cilindros en Chihuahua y una de ensamble en Hermosillo, Sonora. Nissan un complejo automovilístico en Aguascalientes que incluía ensamble y fabricación de motores y de transejes. Renault una planta productora de motores de cuatro cilindros en Gómez Palacios, Durango y la Volkswagen amplió sus instalaciones en Puebla. Todos esos proyectos pretendían consolidar la presencia de empresas en México que se consideraba un mercado en expansión y se orientaba a promover las exportaciones.

- **1994 – 2008**

El inicio de este modelo estuvo marcado por la firma del TLCAN, el cual eliminó las restricciones cuantitativas a las importaciones y a los aranceles, así como a la inversión extranjera y los requisitos de la balanza de pagos. Resultado de lo anterior la industria automotriz presentó un crecimiento en la producción sustentado en las exportaciones hacia Estados Unidos, mercado al que destinó el 89% de las autopartes y 77% de los vehículos automotores. La exportación de México hacia los EU se fundamentó en dos ventajas: la primera, en el bajo costo salarial y la segunda, en el fácil acceso comercial y geográfico al mercado norteamericano.

El desarrollo de la industria terminal automotriz, se debió en parte al acompañamiento que tuvo de la industria de autopartes, la cual estaba integrada por 1,200 unidades económicas que constituyeron un sistema de proveeduría de primer, segundo y tercer nivel, elevando el valor agregado en la fabricación de automóviles y camiones. La industria terminal y de autopartes establecieron centros de ingeniería y diseño, consolidando un núcleo productivo muy integrado. Sus principales actividades se reflejaron en una política producto que se centraba en diseñar y desarrollar nuevos productos con nuevas tecnologías para la producción, ingeniería avanzada, diseño y desarrollo de procesos. Estos centros incrementaron la demanda de ingenieros especializados, por lo que el modelo productivo se caracterizó en implementar una estrategia de ganancia de reducción permanente de los costos y flexibilidad productiva y un modelo de crecimiento competitivo-competitivo.

Algunos elementos que han definido la organización productiva de este modelo, fue el empleo de conceptos como “calidad total” y “justo a tiempo” diferenciados del modelo anterior por el adelgazamiento en la producción y la reducción de los stocks, el cual se plantea perder menos tiempo, trabajo e insumos. Para este modelo los indicadores de calidad son un elemento central, así como la organización de la producción en busca de mayor eficiencia productiva.

En el caso mexicano los procesos de especialización fueron liderados por GM y Chrysler. GM promovió la producción de modelos de Light Trucks (LT) –minivan, utilitarios, todo terreno, pickups– destinados a nichos de consumidores de medianos y altos ingresos. Para el año 2000 representaban 75% y para el 2003 significaban el 90% de la producción de exportación de sus tres plantas mexicanas. Por su lado, Chrysler se centró en la fabricación de los modelos RAM y PTCruiser, un híbrido que se agrega como un nuevo producto para las preferencias de los consumidores norteamericanos. (Juárez, 2002)

Algunos de los modelos exitosos en este periodo fue el “Chevyr Pop” que llegó al mercado nacional a partir de 1996 gracias a la estrategia de **General Motors** de posicionar a un automóvil funcional y de bajo costo; el resultado fue satisfactorio y dicho modelo tuvo una entrada triunfal al mercado nacional, llegando a superar al Volkswagen Sedán como el auto de mayor venta en México.

La relocalización geográfica de la industria automotriz se termina de concretar con el cierre de las plantas instaladas en la Ciudad de México y el establecimiento de nuevas al norte y bajío del país. Muestra de ello fue la creación de la planta de estampado de General Motors en Ramos Arizpe y la inauguración de su Complejo en Silao, Guanajuato, el cual inicia la producción del Chevrolet Suburban con volante a la derecha, para la exportación al mercado australiano. En 1998, la GM produce el Chevrolet Cavalier a gas natural en el Complejo Ramos Arizpe para los mercados de Estados Unidos, Canadá y México y en 2008 se anuncia el inicio de producción del Chevrolet Aveo en la nueva planta de Ensamble de San Luis Potosí.

Caso similar fue el de la Ford, que en 1996 inicia el programa de exportación de camiones ligeros, producidos en su planta de Cuautitlán; y en 1998 incursiona en el segmento de los sub-compactos con el Ford Fiesta. A partir de 1996 estableció una red de distribuidores de Lincoln y Mercury con el propósito de distribuir vehículos de ambas marcas, ambas de lujo destinadas al mercado internacional. El caso de Chrysler, no fue muy distinto, inició operaciones en la planta de estampado de Saltillo, produciendo paneles para la carrocería de RAM Club Cab, Quad Cab marcas consignadas a la exportación.

A partir de la firma del TLCAN, el empleo en la industria automotriz mexicana incrementó más de 7 veces su tamaño al pasar de 112 mil a 767 mil empleos para 2016. Gran parte de este auge en el empleo automotriz en México se debió a los menores costos de producción asociados a los bajos salarios en el país en comparación con los de Estados Unidos y Canadá. La brecha salarial entre los países no sólo se mantuvo, sino que se incrementó con los años. En 1994, el salario en la industria automotriz terminal era de \$6.65 dólares la hora mientras que en Estados Unidos era de \$35.91 dólares y en Canadá de \$34.09 representando un 5.4 y 5.1 veces más los salarios en relación con México. En México, las condiciones laborales difieren entre las armadoras automotrices y las que fabrican autopartes. Además de las diferencias productivas, un elemento explicativo es la ausencia de una efectiva participación de los trabajadores y sus sindicatos en el proceso de reestructuración de la industria y en el reparto de los beneficios.



## CONCLUSIONES

El desarrollo de la Industria Automotriz en México a lo largo de su historia se ha visto impactada por elementos y eventos económicos que, al caracterizar al modelo económico adoptado por el país, le ha permitido definir sus propios modelos productivos. Explicar y emplear los conceptos de: modelo económico, modelo de crecimiento y modelo productivo nos ha permitido no solo identificarlos en la propia realidad de la economía nacional y del sector automotriz, sino entender la relación que estos guardan entre sí, la cual asumimos no es directa ni automática, pero si determinante en las decisiones que las empresas automotrices toman, las cuales tienen como objetivo reproducir y ampliar su proceso de acumulación capitalista del cual depende su supervivencia en los mercados mundiales.

Sin embargo, pese a la utilidad para la caracterización de los procesos productivos, la presente investigación reconoce las limitantes que estas concepciones teóricas tienen y a las que se enfrenta la periodización de la Industria Automotriz en México aquí planteada; visto desde los modelos productivos “formalmente aceptados” en los estudios de la Industria Automotriz Mundial, como el fordista, taylorista y toyotista, no obstante pese a las similitudes, los adoptados en México presentan sus propias particularidades, las cuales responden a las variables económicas, políticas y sociales que el Estado mexicano ha implementa, dando vida a los paradigmas económicos de México en el último siglo.

De los modelos económicos surgidos en México son dos los que han coincidido con el nacimiento y desarrollo de la Industria Automotriz: el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones y el modelo Orientado a la Exportación. Los cambios en los modelos productivos que las empresas automotrices han dispuesto, no solo se explican por las políticas asumidas por las matrices de las mismas, o por escenarios de los mercados internacionales, sino también por el sentido de coherencia que debe mantener sus estrategias de ganancias y su modelo productivo con el modelo económico y de crecimiento del país en el que se constituyen.

Periodizar y definir con mayor exactitud la evolución productiva de la Industria Automotriz en México pasa necesariamente por replantear las herramientas teóricas para caracterizar las estructuras económicas y productivas, así como su interrelación en la convergencia institucional del país a fines de siglo XX, esta es sin duda alguna, una de las líneas de investigación que se abren a partir del presente documento.

## REFERENCIAS

Álvarez, Ilse y Riguzzi, Paolo (2013). *La transformación del mercado de automóviles en México, 1925 – 1934: comercio, inversión extranjera y localización industrial*; AMHE, México.

Boyer, R y Freyssenet, M (2001) *Los modelos productivos*. Humanitas, Buenos Aires.

Carrillo, Jorge y García, Patricia (1987). *Etapas industriales y conflictos laborales: la industria automotriz en México*. Estudios sociológicos vol. 14; México.

Castillo, Javier. (2001) *México: crisis de los modelos de crecimiento económico*. México entre Siglo. Contexto, balance y agenda; México.

Covarrubias Alex y Bouzas Alfonso (2016) *Empleo y políticas sindicales en la Industria Automotriz de México*. Friedrich Ebert Stiftung, México.

Del Valle, María (2009). *Albert Otto Hirschman, estrategia del desarrollo*. IIEc-UNAM; México.

Gómez Zuppa, Willebaldo (2016) *Modelos de Producción en la Industria automotriz: La Ford Motors Company en México*. Idónea Comunicación de Resultados para obtener el grado de Doctor en Estudios Sociales. UAMI, México

Guillen, Arturo (2000). *México hacia el siglo XXI: crisis y modelo económico alternativo*. Plaza y Valdés Editores; México.

Huerta Monserrat H. y Chávez María F. (2003). *Tres modelos de política económica en México durante los últimos sesenta años*. Análisis Económico, vol. XVIII, núm. 37; México.

Jones, Hywel (1979). *Introducción a las teorías modernas del desarrollo económico*. Antoni Bosch Editor, Barcelona.

Juárez, Huberto (2002). *Paradigmas productivos en la industria del automóvil*. Desarrollo de las formas de integración industrial. FE-BUAP, México.

Neffa, Julio C. (1999). *Crisis y emergencia de Nuevos Modelos Productivos*. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales; Buenos Aires.

Ruiz, Clemente (2016). *Desarrollo y estructura de la Industria automotriz en México*. Friedrich Ebert Stiftung, México.

Tello, Carlos (2007). *Estado y Desarrollo Económico 1920 – 2006*. FE-UNAM; México

Vicencio, Arturo (2007). *La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas*; Escuela Superior de Comercio y Administración, IPN; México