



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
CAMPUS ARAGON

**DISMINUIR LA VELOCIDAD NO ES DETENER LA MARCHA:  
LOS ARRANCONES Y CASCABELOS DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ EN MEXICO. REPORTAJE**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

**LICENCIADO EN PERIODISMO  
Y COMUNICACION COLECTIVA**

P R E S E N T A :

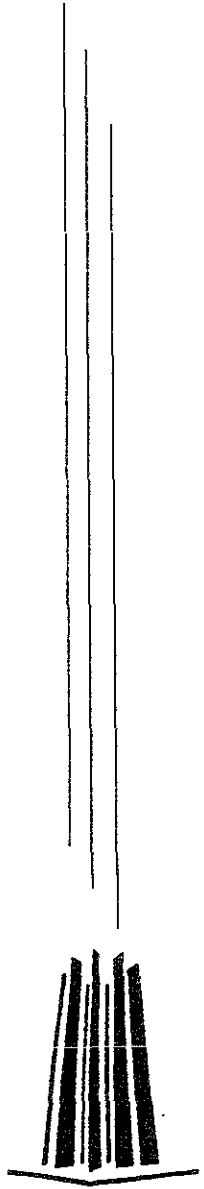
**MARCO ANTONIO HERNANDEZ GUZMAN**

292247

ASESOR:

LIC. JORGE MARTINEZ FRAGA

SAN JUAN DE ARAGON, EDO. DE MEXICO 2000





Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Universidad Nacional Autónoma de México

Escuela Nacional de Estudios Profesionales Campus Aragón

**Disminuir la velocidad no es detener la marcha: los arranques y cascabeleos de la industria automotriz en México. Reportaje**

Marco Antonio Hernández Guzmán

Asesor: Lic. Jorge Martínez Fraga

Ciudad Nezahualcóyotl, Estado de México, junio del 2000

Conozco a una muchacha que sonríe a medio mundo,  
que nunca dice no aunque por dentro diga lo contrario.  
Sonríe y medio mundo cree que su sonrisa es una aceptación.  
Pero sonríe porque sabe sonreír.

Porque su sonrisa es bella.

Y siendo bella toda la vida piensa que nunca va a estar sola,  
y por eso sonríe a medio mundo.

Pero su sonrisa, si se la mira un rato a solas  
encierra una tristeza callada.

Es una sonrisa que se niega a sí misma,

Es una sonrisa que es triste y silenciosa.

Pero una sonrisa, dice medio mundo, es un símbolo de cierta felicidad,

Conozco a una muchacha que oculta su tristeza en una sonrisa

No sé si la muchacha crea lo que dice medio mundo de ella.

Pero sonríe.

No sé si se duerma con su sonrisa

o la oculte debajo de la almohada

No sé de ella sino de su sonrisa.

Conozco a una muchacha que sonríe a medio mundo.

Y así se le va la vida.

Dice medio mundo que va a morir con su bella sonrisa.

Yo digo, mejor, que va a morir cuando deje a un lado su sonrisa.

Cuando ya no sonría más

Pero, no sé, posiblemente va a morir incluso antes de su propia muerte.

Va a morir cuando alguien le quite la bella sonrisa de su labios.

Conozco a una muchacha que vive para sonreír a medio mundo.

*Para Miriam Ramírez Hernández, por una vida*

**Para Reyna Guzmán Villanueva, mi madre.**

Nadie más que ella merece un reconocimiento. Como la mayoría de las madres mexicanas sembró mucho y al final del día cosechó poco. Gracias y perdón, son las dos palabras que tengo para ella.

Gracias por darme la vida y hacerme un hombre de bien, por nunca perder la fe en mí. En los momentos de mi vida en que el entusiasmo se iba extinguiendo, siempre estuviste ahí para revivirlo. Porque muchas veces me decías que podía perder todo menos el entusiasmo, y lo tengo muy presente, de eso puedes estar segura.

Perdón por no haber hecho más por tu vida, aquel día -29 de noviembre de 1997- cuando te fuiste en mis manos y no hice lo suficiente para que el maldito potasio no llegará a tu corazón y lo hiciera estallar.

Lo prometido es deuda y lo único que tengo es mi palabra. Estas descansando donde querías y yo he subido a esa sierra de la mixteca poblana que tanto te gustaba para caminar sobre los pasos de tu infancia. Algún día nos volveremos a ver y entonces tendremos la oportunidad de continuar muchas pláticas inconclusas.

**Para Aquiles Hernández Martínez. Mi padre.**

Para Carlos, Araceli, Raúl y Reyna Patricia Hernández. Para Alberto Beltrán Hernández.

Para Dolores Márquez, Blanca Plaza, Guillermo Lira, César Lira, porque me enseñaron que nunca es suficiente y siempre buscar más en la vida. A mis compañeros; Elizabeth Córtes, Jorge García, Alma Muñoz, Guadalupe Flores, Sandra Díaz, Luis Manrique y Oscar García.

A Francisco Majewski Madras, un uruguayo con alma mexicana, por aquellos ocho años en Librería Patria y muchos libros leídos. A María Luisa Vidal Parcelo, por todos los permisos y salidas temprano para ir a entrenar.

A Esteban Ortega, el hombre más honesto y comprometido que me he encontrado en la vida. Gracia a él entendí muchas cosas de la vida y con toda su sabiduría me enseñó el camino correcto.

A Francisco, Ivette, Laura, Esther, Iliana, Lupita Ramírez. A Catalina Hernández A Aarón, Crisóforo, Marina, Elena, Jacqueline, Ofelia y Roberto Guzmán, mi familia. A Daría Villanueva, mi abuela

Al licenciado Jorge Martínez Fraga, por todos sus consejos.

Con este trabajo pago una deuda de honor con la Universidad Nacional Autónoma de México y en Especial con la Escuela de Estudios Profesionales-Aragón. Agradezco a mis profesores haberme dado las herramientas para mi desempeño periodístico.

## CONTENIDO

Introducción

<b>Impulso al desarrollo industrial</b>	<b>1</b>
Las armadoras automotrices llegan a México	2
Los europeos también quieren un pedazo de pastel	5
Los japoneses llegan con calidad	9
Los centro de producción de la industria en México	10
<b>Las cosas claras: marco legal</b>	<b>16</b>
La industria quiso ser mexicana	17
Pocos se quedan en México, decreto automotriz de 1962	21
Las bases para el desarrollo de la industria automotriz, decreto de 1973	23
Prendiendo motores; Decreto para el Fomento de la industria Automotriz de 1977	27
La crisis nos alcanza; Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz	30
El auto se vuelve popular; Decreto automotriz de 1989	33
La concertación alcanza a la industria; Decreto para el Fomento y Modernización de la industria Automotriz 1989	35
La industria se globaliza. Tratado de Libre Comercio de América del Norte	38
En el tren de la globalización; Decreto que Reforma y Adiciona el diverso para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz	43



<b>Con el “pie en el acelerador”. Inicia el despegue</b>	<b>46</b>
Todos los sexenios con freno de mano	48
México una gran maquiladora	52
La tendencia del siglo XXI	54
La industria automotriz siempre activa	56
Apostar para seguir adelante	57
Es necesario cumplir el decreto automotriz	60
Qué hacer para crecer como industria	62
Obtener ventajas	64
<b>Oportuno “volantazo” coloca a la industria automotriz en la globalización</b>	<b>70</b>
Luces amarillas con la globalización	73
Gracias TLCAN	74
Benditas exportaciones	77
La importancia del mercado automotriz interno	80
¿Hacia dónde va la industria automotriz en México?	81
De cara al siglo XXI	84
A manera de conclusión	91
Bibliografía	95
Hemerografía	97
Fuentes vivas	102

## INTRODUCCIÓN

Durante los últimos meses de 1994, la industria automotriz en México "aceleró su motor" al máximo, la producción, venta y exportación de automotores llegó a niveles nunca antes vistos en México.

Por esos días, nuestro país sufrió el "error de diciembre" y un grupo de analistas pronosticó una aparatosa caída del mercado en este sector económico. La desaceleración efectivamente se dio y se tuvo que recurrir a la exportación de automotores como una autopista con vía libre para llegar a los diferentes mercados internacionales.

Esta industria representa un punto angular para la economía del país; es generadora de 400 mil empleos –entre fabricantes de autopartes, distribuidores y armadoras– representa un sector determinante dentro de las exportaciones y es una de las industrias más dinámicas al producir el tres por ciento del Producto Interno Bruto (PIB), lo que la ubica como la número uno a nivel nacional en cuanto a productividad.

Pese a las situaciones adversas en la economía del país se ha podido observar un periodo de recuperación y donde al mismo tiempo la industria se ha insertado en la globalización, para así liberarse de las catástrofes económicas que se presentan cada final de sexenio.

Por lo anterior, partiendo de que analizando el pasado se puede comprender el presente y vislumbrar el futuro, creo que el porvenir puede corregirse en bien de la sociedad mexicana.

Éstas fueron las principales premisas para realizar este reportaje, las cuales se han convertido en una experiencia importante para mí como mexicano y profesional.

El reportaje se divide en cuatro apartados. **Impulso al desarrollo industrial** abarca la llegada de las primeras empresas productoras de vehículos al país hasta la actualidad, los objetivos que tenían al iniciar la comercialización y en algunos casos la fabricación de unidades en México.

**Las cosas claras: marco legal** muestra los "cascabeleos" en la política industrial para la industria automotriz por parte del gobierno mexicano, los intentos fallidos por desarrollar tecnología nacional e incorporarla a los grandes transnacionales. Desde el Primer decreto automotriz en 1962 hasta la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el cual al paso de los años se ha convertido en la tablita de salvación y de perdición para los involucrados en la industria.

En **Con el "pie en el acelerador". Inicia el despegue** se analizan los últimos tres sexenios y lo que ha ocurrido para que un freno de mano sea quien detenga un incremento en las ventas de automotores del mercado nacional y se recurra a la exportación,

colocando a México en posibilidades de convertirse en una enorme maquiladora automotriz.

El último apartado **Oportuno “volantazo coloca a la industria automotriz en la globalización”** recoge una serie de opiniones acerca de la insertación de la industria automotriz establecida en México en la globalización, las oportunidades y los riesgos que tienen en los próximos años y el plan de “ataque” que se puede implementar.

Sólo me resta aclarar que, como responsable de la ejecutoria de **“Disminuir la velocidad no es detener la marcha: los arrancones y cascabeleos de la industria automotriz en México”**. Reportaje, he sentido la tentación de añadir más información y eliminar algunas partes. Sin embargo, considerando que cuando los testimonios fueron recabados, algunos principios eran importantes por lo cual los he respetados. Pero seguiré investigando y añadiendo textos cuando este trabajo deje de ser un ejercicio académico –como fue concebido– y pase a formar parte del ejercicio periodístico que desde hace más de cinco años inicié en la industria automotriz. En la medida de mis fuerzas, y según mi saber y entender, he pretendido poner a disposición de los lectores una herramienta útil para entender a una industria importante para el país como la automotriz. Si de la consulta de este reportaje el lector saca algún provecho, me sentiré satisfecho.

**Impulso al desarrollo industrial**

## **IMPULSO AL DESARROLLO INDUSTRIAL**

El volante de la industria automotriz ha sido clave para el desarrollo industrial de nuestro país; desde la llegada de los primeros automóviles a nuestro territorio se convirtió en una oportunidad de servir a México.

Por algunos odiada, por otros querida, la industria automotriz inició su desarrollo al mismo tiempo que México requería de empleos; tal vez, ésta sea la causa de que nunca se le vio como una posibilidad para desarrollar el talento de los mexicanos, los cuales al paso de los años sólo han visto a esta industria como una generadora de empleos.

En nuestros días, la industria automotriz representa el punto angular para la economía del país, es generadora de 400 mil empleos –entre fabricantes de autopartes, distribuidores y armadoras–; representa un sector determinante dentro de las exportaciones y es de las industrias más dinámicas porque produce el 3% del Producto Interno Bruto (PIB), lo que la coloca como la número uno a nivel nacional en cuanto a productividad.

### **Las armadoras automotrices llegan a México**

En los años treinta circulaban los primeros camiones en la ciudad de México; los automóviles habían llegado años antes a la ciudad y de cualquier manera eran peligrosos, tanto que por esos años el presidente Pascual Ortiz Rubio – integrante del periodo tristemente

conocido como el "maximato"- mandó construir un túnel en pleno San Juan de Letrán para que los peatones pudieran cruzar sin peligro la avenida 16 de Septiembre.

Los enemigos del general e ingeniero lo bautizaron como "El túnel del Baboso" y le imputaron decenas de leyendas, algunas recogidas en un cuento de Salvador Elizondo.

Por esos años la industria automotriz estuvo muy ligada al crecimiento de nuestro país. La primera empresa que incorporó unidades a México fue Ford Motor Company en 1925; unos años después la marca del óvalo azul desarrolló sus instalaciones por el rumbo de la Villa de Guadalupe, en el norte de la ciudad de México, donde actualmente subsiste su almacén de partes y refacciones.

En 1930 Ford adquirió el predio de la Villa para sustituir sus instalaciones anteriores en lo que fue parte de la estación ferrocarrilera de San Lázaro, en la cercanía de la Candelaria de los Patos, prácticamente en el centro de la ciudad.

El crecimiento fue notable en el predio ubicado en calzada Guadalupe, donde a partir de fines de ese año se hospedaron las líneas de ensamble, talleres de pintura y vestidura, así como un almacén de unidades terminadas.

Actualmente, parte de ese predio es ocupado por un supermercado de grandes dimensiones de conocida cadena nacional. Estas instalaciones serían la casa de Ford por más de 30 años en México.

Por ese momento las otras armadoras estadounidenses sabían del potencial que representaba el mercado mexicano, por lo que General Motors inició sus funciones de importación y distribución de automóviles y camiones fabricados en Estados Unidos en nuestro país, los cuales eran enviados por ferrocarril.

Su primera sede estaba ubicada a dos calles del Zócalo de la ciudad de México, en lo que antaño fuera una mansión de la nobleza colonial. La compañía contaba con 36 empleados, su almacén de automóviles se encontraba sobre la calle Manuel Villalongín, que por ese entonces corría por un costado de los andenes de la estación ferroviaria colonial. Ahí precisamente se completaban los automóviles instalándoles faros y algunos accesorios delicados.:

Pero en septiembre de 1935 General Motors de México inició operaciones formales ante el notario número 21, en el que constituyó legalmente la empresa, de acuerdo a la decisión de General Motors Overseas Operations de construir en México una fábrica para armar camiones.

La historia continuó. En febrero de 1936 se colocó la primera piedra del edificio 1, en las calles de Lago Victoria, de donde salió de la línea de ensamble el primer camión Chevrolet en enero de 1937 para circular por las calles mexicanas.<sup>2</sup>

Desde ese momento México era importante para la industria automotriz norteamericana y Chrysler inició sus operaciones en nuestro país siguiendo los pasos de sus competidores.



Sus operaciones formales arrancaron en 1938 con la planta ubicada en la calle Lago Alberto, en la ciudad de México donde se fabricaban tres unidades por día y donde laboraban 145 empleados.<sup>3</sup>

Así iniciaban la carrera por conquistar a los consumidores mexicanos una época con la presencia de las tres grandes empresas automotrices norteamericanas en México, pero faltaba la reacción de las compañías automotrices de otras partes del mundo.

### **Los europeos también quieren un pedazo de pastel**

Por aquel entonces las marcas norteamericanas dominaban el mercado automotriz en México, sin embargo, las empresas europeas que habían surgido en el panorama internacional apuntaban a México como un punto en la geografía internacional importante. Una gran variedad de marcas llegaron a nuestro país para ser comercializadas, pero sólo nos enfocaremos a quienes invirtieron en México para construir plantas de producción.

Fue en 1954 cuando un reducido grupo de empresarios unieron sus esfuerzos para traer a tierras mexicanas la sensación automovilística europea: el Volkswagen sedán.

A bordo del barco holandés Andik, en los primeros días de ese año, arribaron al puerto de Veracruz seis autos sedán de lujo, dos sedanes con techo corredizo, un sedán convertible, una furgoneta tipo Panel, una ambulancia, cuyo destino era la Feria Exposición "Alemania y su Industria", en la capital del país.

A partir de ese momento y gracias a la recepción otorgada a sus productos, Volkswagen sentó las bases de un futuro en nuestro país, creciendo cada día con México y para el mundo.

Ese año se constituyó con un capital de 50 mil pesos, la sociedad denominada Volkswagen Mexicana, cuyos principales accionistas fueron Ernesto Krause y Manuel Hinke Jr., iniciándose así la historia de Volkswagen en territorio nacional.

El convenio para ensamblar los primeros "vochitos" en México se firmó en septiembre de 1954 con Fábricas Automex S.A. y se inició con 250 unidades. Posteriormente, con Studebaker-Packard de México, en junio de 1955, se formaliza un acuerdo para continuar ensamblándolas hasta octubre de 1961.

Xalostoc, en el estado de México, fue el lugar elegido por Ernesto Krause, Edmundo Stierle y Rómulo O'Farril, quienes compraron la firma de Automóviles Ingleses S.A. para instalar la primera planta Armadora Promexa (Promotora Mexicana de Automóviles), que inició actividades en junio de 1962. Dos años después, en enero de 1964, cambió su denominación a Volkswagen de México, S.A. de C.V.

El 27 de abril de 1965 se escrituró la compra de 2 millones de metros cuadrados para la construcción de la nueva planta industrial, colocándose la primera piedra de la factoría y empezando de inmediato la obra, que en julio de 1967 estaba lista para iniciar la producción.<sup>4</sup>

En 1960 los autobuses alemanes Mercedes-Benz hicieron su aparición en nuestro país como parte de una prueba para seleccionar unidades para transporte de primera clase; sus famosos automóviles también iniciaron su comercialización por esos días, a través de importaciones

Ese mismo año llegaron a nuestro país los autobuses de la marca Deutz de fabricación española con su modelo "Pegaso", los cuales después fueron retirados de la circulación. Por aquellos años la industria automotriz mundial tenía en su mira a nuestro país; lo mismo se podía observar automóviles ingleses como el Morris, franceses como: Citroën, Renault y Peugeot, el D.K.W., alemán, o suecos como el Volvo.

Las empresas de la industria automotriz alemana volverían a México hasta 1994 cuando BMW inicia operaciones en México creando la firma BMW de México, dirigida por Franz Baumgartner, propiedad 100 por ciento de BMW de Alemania, con el objeto de representar los intereses de dicha empresa y promover la comercialización de sus productos.

La empresa alemana fue apoyada por el Grupo Bavaria del empresario mexicano Eduardo Henkel, importador y distribuidor de motocicletas y automóviles BMW en México.

La planta se instaló a principios de 1995, en Lerma, Estado de México en la que BMW de México participa con el 55 por ciento y el Grupo Bavaria con el 45 por ciento de acciones. Esta planta ensambla los automóviles BMW que se venden en el mercado mexicano.

"BMW es una opción diferente a la presentada por los fabricantes norteamericanos. Nuestro énfasis es producir e importar autos a los cuales podamos otorgar un excelente servicio. En la medida que garanticemos la calidad, mayor será la venta", comentó el entonces director de BMW de México, Franz Baumgartner.<sup>7</sup>

Otras empresas europeas llegarían más tarde; así los fabricantes de tractocamiones quinta rueda iniciaron operaciones en nuestro país en 1994; Volvo Trucks se incorporó al mercado mexicano por medio de un convenio con la empresa mexicana Trailers de Monterrey, con la que tuvo acuerdo de febrero de 1993 a febrero de 1996 para que la última ensamblará las unidades y Volvo Trucks las comercializará.<sup>8</sup>

"Los planes de Volvo en México son para el futuro. Nuestra presencia en este país en ningún momento ha estado en duda. Volvo siempre ha tenido éxito en los nuevos mercados que ha incursionado", dijo Thomas Edling, Presidente de Volvo Trucks en México en septiembre de 1995.<sup>9</sup>

Scania, uno de los grandes productores a nivel mundial de camiones, invirtió 10 millones de dólares en su planta de producción en San Luis Potosí, con lo que se convirtió en la empresa productora de unidades pesadas de recién ingreso.<sup>10</sup>

Ulf Grevesmühl, presidente de Scania de México, comentó que no estuvieron en el mercado mexicano antes, debido a que este último estaba cerrado a las importaciones, pero ahora las cosas son diferentes al contar con una economía abierta.

Hernández Guzmán...

Disminuir la velocidad...

La planta se inauguró el 16 de marzo de 1995; la fábrica tiene una superficie de 67 mil metros y hará conjunto con Scania Latinoamérica. De esta manera se busca abastecer a varios países de Centro y Sudamérica, en donde no se produce el tractocamión, este último es armado únicamente en San Luis Potosí.

### Los japoneses llegan con calidad

En la década de los sesentas los fabricantes japoneses iniciaron operaciones en el continente americano; algunos analistas de aquel tiempo comentaron que, a pesar de la calidad de los automóviles del Sol naciente, no tendrían éxito, por su lejanía con nuestro país.

En 1965 Nissan decide invertir en la construcción de una planta en la ciudad de Cuernavaca, Morelos, para fabricar sus automóviles Datsun, años más tarde la inversión rendirá frutos, al ser uno de los automóviles más vendidos en México.

Para 1981, Nissan invertiría nuevamente en otro complejo industrial en la ciudad de Aguascalientes, el cual inició operaciones un año después en su planta de fundición de aluminio.<sup>12</sup>

Por muchos años Nissan fue el único fabricantes japonés de automóviles con participación en el mercado nacional, pero estaba abierto el canal para la nueva inversión: Honda, otra compañía japonesa a nivel internacional decide en 1995 iniciar la producción y comercialización de sus vehículos –esta compañía produce y comercializaba motocicletas desde 1985 en México– con una inversión de 50 millones de dólares en su planta de El Salto Jalisco, Guadalajara.<sup>13</sup>

### **Los centros de producción de la industria automotriz en México**

Varias regiones de la república mexicana han sido seleccionadas por las diferentes armadoras para ser sede, lo mismo Toluca, en el Estado de México, que Silao, en Guanajuato, Aguascalientes, Cuernavaca, cuentan con presencia de las principales armadoras del mundo.

#### **Los centros de producción en nuestro país son los siguientes:**

**BMW**, Lerma, Estado de México; ensambla automóviles Serie 3, Serie 5 y Land Rover.

**Cummins**, San Luis Potosí, fabrica motores a diesel.

**Chrysler**, México Distrito Federal produce camiones Ram, camionetas T300 Pick Up. En Toluca, Estado de México: automóviles Círrus, Stratus, RT y Neon; motores a gasolina de 6 y 8 cilindros, soporte para motor y partes estampadas. En Saltillo, Coahuila. Camiones Ram T300; camionetas Pick Up; condensadores, transmisiones y estampados. En Ramos Arizpe, Coahuila: motores a gasolina de cuatro cilindros.

**Dina**, Ciudad Sahagún, Hidalgo; Autobuses foráneos, camiones clase seis, siete ocho y tractocamiones, transmisiones y suspensiones.

**Hernández Guzmán...**

**Disminuir la velocidad...**

**Ford**, Cuautitlán, Estado de México: Automóviles Mystique y Contour; camiones clase siete; motores a gasolina de 6 y 8 cilindros y fundición. En Hermosillo, Sonora: Automóviles Escort y estampado. En Chihuahua, Chihuahua: Motores a gasolina de cuatro cilindros.

**General Motors**, Ramos Arizpe, Coahuila: Automóviles Cavalier, Chevy; estampado; motores a gasolina de 4 y 6 cilindros. En Silao, Guanajuato: Camionetas Blazer, S-10, Jimmy, Suburban, Tahoe y Yukon. En Toluca: Camiones Kodiak; motores a gasolina de 4, 6 y 8 cilindros; fundición y ensamble.

**Honda**, en El Salto, Jalisco: Automóviles; ensamble y estampado del Accord.

**Kenworth**, Mexicali Baja California Norte: Tractocamiones y camiones ligeros.

**Masa**, Tultitlán, Estado de México: Autobuses foráneos, urbanos e interurbanos.

**Mercedes-Benz**, Santiago Tianguistenco: Automóviles Clase C y E; camiones clase siete, tractocamiones y motores a diesel. En García, Nuevo León: Autobuses urbanos y suburbanos.

**Navistar**, Escobedo, Nuevo León: Camiones clase seis, siete, ocho y tractocamiones.

**Hernández Guzmán...**

**Disminuir la velocidad...**

**Neobús**, Toluca, Estado de México: Autobuses foráneos

**Nissan**, Aguascalientes, Aguascalientes; Sentra 2000, Tsuru, estampado y motores a gasolina de 4 cilindros. En Cuernavaca, Morelos: Automóviles y camionetas, Sentra y Pick Up; motores a gasolina de 4 cilindros. En Toluca, Estado de México: Fundición.

**Omnibuses Integrales**, Aguascalientes, Aguascalientes: Autobuses foráneos.

**Renault**, Gómez Palacio, Durango: Motores a gasolina de 4 cilindros.

**Scania**, San Luis Potosí, San Luis Potosí: Tractocamiones.

**Trailers de Monterrey**, Monterrey, Nuevo León: Tractocamiones y camiones ligeros.

**Volkswagen**, Cuautlancingo, Puebla: Automóviles Golf, Jetta, Derby, Beetle y New Beetle; fundición; estampado y motores a gasolina y a diesel de 4 cilindros.

**Volvo**, Toluca, Estado de México: Tractocamiones. 14

Con los grandes jugadores de la industria automotriz mundial inicia una nueva era en nuestro país; poco a poco esta industria tomaría una importancia impresionante, muchas veces por la situación geográfica del país, otra por la mano de obra barata que ofrece México al resto del mundo.



Hernández Guzmán...

Disminuir la velocidad...

Definitivamente se ha convertido en una de las industrias clave en el desarrollo del país, a tal grado que lo han colocado en los últimos años entre los 11 países con más producción. En el Continente Americano sólo Brasil se puede comparar con México.

En el camino se han encontrado varios baches, pero una y otra vez se han superado para volver a caer. Tal vez, la historia de la industria automotriz en México se pueda comparar con esas modernas carreteras de la República Mexicana, las cuales son presentadas como grandes proyectos y al poco tiempo empiezan los grandes hoyos que se convierten en interminables baches.

Citas.

- 1.- García Díaz, Raúl, Ford Cuautitlán, Revista Transportes y Turismo, México D.F., mensual año 42, No. 1015, pp. 3-5.
- 2.- General Motors, Los primeros 60 años en México, México D.F. General Motors, pág. 15.
- 3.- Hernández Guzmán, Marco Antonio, Comentarios de la Industria, Revista Transporte y Turismo, México, D.F., mensual año 45, No. 1049, pp. 16-17.
- 4.- Volkswagen, Volkswagen 40 años con México, Puebla, México, Volkswagen, pp. 3-15.
- 5.- Villanueva Pedro, Breve Historia del Autotransporte en México, Revista Transportes y Turismo, México D.F., mensual año 42, No. 1008, pp. 17-19.
- 6.- García Díaz Raúl, BMW incrementa su inversión en México, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año 42, No. 1012, pp. 16-17.
- 7.- Hernández Guzmán Marco Antonio, BMW Parámetro para Mercedes-Benz, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual, año 42, No. 1012, pp. 18-19

8.- Hernández Guzmán, Marco Antonio, La producción de unidades de transporte sigue a la baja, Revista Transportes y Turismo, México D.F., mensual año 43, No. 1024, pp. 42-43.

9.- Hernández Guzmán, Marco Antonio, Volvo siempre ha tenido éxito en los nuevos mercados, Revista Transportes y Turismo, México D.F., mensual año 43, No. 1016, pág 26.

10.- Hernández Guzmán, Marco Antonio, Ofrecemos calidad mundial: Scania, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año 42, No. 1010, pp. 12-15

11.- Hernández Guzmán, Marco Antonio, Ofrecemos calidad mundial: Grevesmühl, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año 42, No. 1010, pp. 12-15.

12 - Nissan, Complejo Industrial Cuernavaca, Nissan, pp.2-6.

13 - Lira Plaza, Guillermo. El Accord hecho en México, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año. 43, No 1016, pp 4-5

14.- Hernández Guzmán, Marco Antonio, Centros de Producción de la Industria Automotriz en México, México, D.F., mensual año 44, No. 1031, pp. 36-37.

Las cosas claras: marco legal

Hernández Guzmán...

Disminuir la velocidad...

## **LAS COSAS CLARAS: MARCO LEGAL**

México apostaba en 1962 a una política industrial de sustitución de mercancías importadas. El primer enfoque que se le dio a la industria automotriz fue la incorporación de componentes y motores a los vehículos, pero fracasó debido principalmente a que nuestro país careció – como ahora – de una política industrial firme.

El decreto automotriz contenía cosas interesantes, aunado a la creación del Complejo industrial de Ciudad Sahagún con Diesel Nacional, en Tultitlán, la construcción de Mexicana de Autobuses (Masa) y Vehículos Automotores Mexicanos (VAM) en la ciudad de México, suponía una investigación y desarrollo de la industria automotriz mexicana, pero ésta abortó.

En la presidencia de Díaz Ordaz, continuó la política industrial de Adolfo López Mateos, pero a partir de Luis Echeverría México ha sido un campo de experimentación en lo que se refiere a política industrial, sexenio tras sexenio, todo se borra de un plumazo e inicia una nueva política industrial.

### **La industria quiso ser mexicana**

Eran los años cincuenta. Algunas líneas de los medios de transporte en la ciudad de México fueron célebres y más de una mereció ser inmortalizada en obras maestras de la literatura mexicana. Es el caso del recuento que hace Carlos Fuentes, en el capítulo final de La región más transparente; o el poema de Efraín Huerta a la mujer

del "piernón loco" que transitaba el circuito Juárez-Loreto. Este autobús fue uno de los pocos medios de transporte que pasaron por Polanco el cual utilizaba el poeta para ir a su casa; este poema también tiene estrofas donde recuerda el tranvía conocido como La Rosa.

En los comics de La Familia Burrón y De perfil, hay testimonios de cómo se han llenado siempre los camiones, aunque había líneas -Algarín, Circuito y Hospitales- que se distinguían por contratar conductores caballerosos- de aquellas pugnas por ganar clientes da cuenta la célebre película ¡Esquina bajan!, de Alejandro Galindo.

La clase media no aspiraba a tener un automóvil propio -eso era para los ricos, que habían juntado su primer millón de pesos- sino a pagar coches de alquiler, los cuales todavía no recibían el nombre de taxi, palabra derivada de una etimología imprecisa.

La peculiar geografía de la república mexicana demandaba cada día más vehículos que se ajustaran a su variada orografía, y que conservaran su eficiencia tanto a niveles del mar como a grandes alturas.

Hasta entonces, los vehículos de tecnología importada de Estados Unidos y Europa no llenaban plenamente estas cualidades. Ante la preocupación del gobierno mexicano por crear una autonomía para el mercado interno orientado a sustituir

importaciones y propiciar el desarrollo de un aparato productivo básico, se toma la decisión de establecer por primera vez en la historia una empresa automotriz nacional que tendría a su cargo la fabricación de camiones y autobuses.

Así, a mediados de 1951, fue creada la empresa Diesel Nacional como una sociedad mixta de participación mayoritaria estatal e inversión de capital privado mexicano e italiano, aportado por la compañía Fiat.

Bajo la licencia y asesoría técnica de Fiat, se construyó lo que hoy se conoce como el Complejo Industrial Automotriz de Ciudad Sahagún, en el estado de Hidalgo.

A principios de los años cincuenta, el mercado mexicano disponía de camiones producidos en México con la marca Dina y motores Fiat. En 1960, Dina inicia formalmente la fabricación en México de autobuses integrales para servicio foráneo, beneficiando al transporte de pasajeros nacional, ofreciendo por primera vez al mercado vehículos hechos en el país.

El gobierno protegió a Dina cerrando las fronteras a empresas extranjeras, evitando la importación de automotores provenientes de Estados Unidos. Dina producía camiones, pero no los suficientes para satisfacer las necesidades de los autotransportistas mexicanos.

Durante 1958, cuando los trabajadores de la fábrica de Gustavo Vildólsola dominaban completamente la fabricación de remolques, la demanda bajó dramáticamente y dejaron de llegar pedidos.

Gustavo Vildólsola Castro decidió entrevistarse con directivos de Kenworth Motor Company, filial de Pacific Car and Foundry Company –PACCAR– para plantear su idea: Igualar a Estados Unidos en producción de automotores; país en el que Kenworth producía ocho tractocamiones al día, por 250 días de trabajo anuales. Significaba una cantidad “gigantesca”. Los directivos de Kenworth lo apoyaron económica y técnicamente, por lo que en 1959 dio inicio la producción en Mexicali, Baja California Norte.

En 1959 el gobierno mexicano decide la construcción de la empresa Mexicana de Autobuses (MASA), dedicada a la producción de autobuses, foráneos, urbanos y suburbanos. Con ésta eran ya dos las empresas gubernamentales.

Ocho años después, en 1967, se estableció Fábricas Autocar Mexicana para producir tractocamiones Autocar, esto bajo la licencia de la White Motor Corporation. Un año después inauguró su planta de ensamble de camiones en Santiago Tianguistenco, Estado de México.

Esta empresa surge parte del Grupo Hermes, y se asociaría en 1978 con International Harvester, asociación comprendida por el 60 por ciento de acciones de Hermes y 40 por ciento de International Harvester. En 1979 se inició la producción del motor D-358 de esta empresa.



**Hernández Guzmán...**

**Disminuir la velocidad...**

En lo que se refiere a automóviles se creó la empresa Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. de C.V. ubicada en la colonia Industrial Vallejo y en Lerma, Estado de México, donde se ensamblaban automóviles y se fabricaban motores.

### **Pocos se quedan en México, decreto automotriz de 1962**

El presidente Adolfo López Mateos tenía la intención de sustituir la importación de mercancías extranjeras, uno de los sectores que más requería de éstas era la industria automotriz, por lo que decidió firmar el 2 de septiembre de 1962 el Decreto que Prohibía la Importación de Motores para Automóviles y Camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, que entró en vigor a partir del primer día de septiembre de 1964.

En el documento se establecía que las empresas ensambladoras y los importadores que recibían permisos de importación de partes automotrices, tenían que formular programas de fabricación de motores y conjuntos mecánicos.

Dichos programas serían sometidos a consideración de la Secretaría de Industria y Comercio, cuyo titular por esos días era Raúl Salinas Lozano. Se tenía que especificar además lo siguiente: a) las partes fabricadas o maquinadas por las empresas interesadas deberían incluir, necesariamente, el maquinado del motor; b) el monto total de las inversiones que se proponían efectuar las empresas; c) las partes cuya fabricación se contratarían dentro del

país; d) las que se consideraran necesario importar para la fabricación en México de motores y conjuntos mecánicos para la industria automotriz; e) el calendario respectivo que permitía conocer el proceso y la magnitud de la integración a la que se debería de llegar el primero de septiembre de 1964; y f) los contratos de licencia de fabricación que se proponían celebrar y, en su caso, los de asistencia técnica.

En opinión de César Flores Esquivel, director general de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (ANPACT), fundada en 1989 a raíz de las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), lo anterior era con el fin de integrar a la industria automotriz mexicana a las grandes compañías y lograr cuando menos una integración del 60 por ciento de costo directo de los vehículos fabricados en nuestro país.

Las crónicas de esos días cuentan que los consumidores mexicanos tenían acceso a automotores de todos los países del mundo y a raíz del decreto muchos de estos fabricantes que solamente comercializaban sus unidades en México dejaron de hacerlo.

Uno de los beneficios de este decreto fue la creación de la Industria Nacional de Autopartes, que nace formalmente en 1962 buscando, como ya se mencionó, el aumento de contenido nacional al 60 por ciento en los vehículos armados en nuestro país;

integración que debería alcanzarse con la fabricación doméstica de los motores y conjuntos mecánicos, así como la incorporación de otros componentes que ya se fabricaban en el país.

El surgimiento de dicha asociación permitió al país, por un lado, un ahorro neto de divisas al sustituir importaciones de autopartes y componentes por productos de fabricación nacional y, por otro, generar por medio de exportación directa e indirecta una fuente de ingresos de divisas; ejemplo de ello es que actualmente 200 empresas han exportado permanentemente autopartes desde 1989.

#### **Las bases para el desarrollo de la industria automotriz, decreto de 1973**

El 23 de octubre de 1973, una vez analizado los objetivos del decreto de 1962 y al amparo del cual –según las autoridades– la industria automotriz en México había obtenido un grado de desarrollo que la colocó entre las primeras fuentes generadoras de ocupación e ingreso, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto que Fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz.

En éste las disposiciones expedidas se adaptaron a la política económica vigente, con el imperativo de aumentar el empleo y fomentar el desarrollo futuro, ya que era preciso conformar una estructura de oferta de vehículos más acorde con las necesidades del país y con la capacidad de compra del pueblo mexicano.

La industria automotriz –según el decreto– requería incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotrices y no sólo aliviar las presiones negativas sobre la balanza de pagos del país, sino convertir esta industria en generadora de divisas.

El gobierno planeaba fortalecer la participación mayoritaria del capital mexicano en la industria fabricante de autopartes, por lo que era preciso contar con un organismo que elaborara estudios necesarios para las actividades presentes y futuras de esta rama de la industria. El objetivo de las medidas adoptadas era contribuir al más conveniente y sano desarrollo de la economía mexicana.

En el documento el grado mínimo de integración nacional nuevamente se fijaba en 60 por ciento, respecto al costo directo de la producción, y serían incorporadas obligatoriamente todas las partes fabricadas por la industria de autopartes, siempre que se cumpliera los siguientes requisitos:

1) Que los precios de venta no fueran superiores en más de un 25 por ciento en relación con los ofrecidos por los fabricantes o proveedores extranjeros;

2) Que satisficieran las normas de calidad o de funcionamiento establecidas por la Secretaría de Industria y Comercio o, en su defecto, las especificaciones internacionales aprobadas por la misma; y

III) Cumplir con los plazos de entrega fijados en las órdenes de compra y en los programas de entrega.

En el decreto se establecía que sólo serían consideradas como de consumo obligatorio, para integrar el contenido nacional de la industria terminal, las partes producidas conforme al programa de fabricación aprobado por la Secretaría de Industria y Comercio.

Las empresas terminales o ensambladoras no podían fabricar partes o componentes automotrices para el mercado interno, que pudieran ser producidas por la industria fabricantes de autopartes.

Pero las empresas que exportaban productos desde México podían importar material complementario para la fabricación de unidades automotrices adicionales a su cuota básica. El valor de la importación podía comprender productos generados, tanto en la propia empresa terminal como por empresas fabricantes de autopartes, si en este último caso se hubieran realizado por conducto o gestiones de la primera.

Las limitaciones a las empresas empezaron a darse. Las compañías de la industria terminal sólo podían producir automóviles para transporte de no más de 10 personas en los vehículos populares, compactos, estándares y deportivos que tenían autorizado producir.

### **Prendiendo motores; Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz de 1977**

Un nuevo sexenio y una nueva política industrial. Parecería que cada seis años se planea una política para la industria automotriz, después del cambio sexenal no pasaba nada, entraba un nuevo gobernante y borraba todo de un plumazo para dar paso a una "nueva política industrial".

El presidente José López Portillo firmó el Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz y se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 20 de junio de 1977. Este decreto explica que durante los últimos 15 años se había seguido una política de protección, fomento y estímulo de la industria automotriz y que ésta había alcanzado, en términos generales, los niveles de desarrollo que se había fijado hasta ese momento.

Era necesario lograr en esta industria niveles internacionales de productividad, para así consolidar los logros alcanzados. Para lo anterior, se requería que las compañías de la industria automotriz racionalizarán el uso de divisas de acuerdo a la prioridad de esta rama industrial y las exportaciones que realizaran.

El decreto señalaba que era necesario que esta industria se convirtiera a mediano plazo en generadora neta de divisas, con la finalidad de contribuir al equilibrio de la balanza de pagos del país.

El grado de integración nacional de los vehículos se había visto afectado por el cambio de paridad de nuestra moneda, por lo que era indispensable aprovechar el mercado y las posibilidades de fabricar artículos manufacturados para generar mayor empleo. En la zona fronteriza, su perímetro y zonas norte del país se acentuaba la posibilidad de sustituir exportaciones por bienes fabricados localmente, con los beneficios económicos de ocupación de recursos humanos y materiales de la nación.

Era necesario también racionalizar, aún más, la fabricación de automóviles, camiones y tractores agrícolas, para aprovechar eficientemente los recursos y aumentar la productividad.

La industria terminal debería generar por lo menos 50 por ciento de las divisas netas para su presupuesto de divisas, con la exportación de componentes fabricados por empresas de la industria de autopartes que cumplan con un programa de fabricación, aprobado por la Secretaría de Comercio.

El 50 por ciento restante sería obtenido con exportaciones de vehículos y componentes automotrices fabricados en planta propia o por empresas sin un programa de fabricación aprobado por la Secretaría de Comercio. Los grados mínimos de integración nacional que deberían tener los vehículos con este decreto eran los siguientes: automóviles, 50 por ciento; camiones, 65 por ciento; tractocamiones y autobuses integrales, 70 por ciento.

El porcentaje de componentes de fabricación nacional en los automotores era el "recomendado" por la Secretaría de Comercio y estaba constituido de la siguiente manera.

	1978	1979	1980	1981 en adelante
Automóviles	55%	65%	70%	75%
Camiones	70%	75%	80%	85%
Tractocamiones y Autobuses Foráneos	75%	80%	85%	90%

En el documento se establecía que, conforme a lo dispuesto por la Ley para la promoción extranjera, las empresas de la industria de autopartes deberían mantener una estructura de capital del 60 por ciento, como mínimo.

Las sanciones anunciadas por la secretaría eran por no cumplir los porcentajes establecidos, fabricar más de un tipo de motor, fabricar autopartes sin autorización. Este decreto fue importante ya que se liberaron los precios de los automóviles al distribuidor y al público.



**La crisis nos alcanza; Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz**

Miguel De la Madrid Hurtado tenía en sus manos un país con una nueva devaluación y con los ciclos sexenales cada vez más marcados. La política industrial del sexenio anterior no había tenido éxito y el jefe del ejecutivo ahora firmaba el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, publicado el 15 de septiembre de 1983 en el Diario Oficial de la Federación.

En el documento se explicaba que el Gobierno Federal había iniciado una política de fomento, desarrollo e integración de la industria automotriz terminal y de autopartes, que había permitido estructurar una importante planta industrial que constituía una fuente significativa de empleo.

En éste nuevamente se hacía mención que para consolidar los logros alcanzados de acuerdo con las circunstancias nacionales e internacionales y a los objetivos de la política industrial y de comercio exterior establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo, era necesario racionalizar la industria automotriz, a fin de que contribuyera más eficazmente a los objetivos y prioridades nacionales.

Para este fin se decía que era indispensable que la industria automotriz dejara de ser una carga para la balanza comercial del país y, en lo sucesivo generara todas las divisas necesarias para su operación.

Asimismo, se dijo que era necesario que los vehículos y sus componentes se fabricaran a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios internacionalmente competitivos, para que resultaran accesibles al consumidor nacional y susceptibles de exportarse, en particular, los vehículos terminados con alto valor agregado.

Para lograr el objetivo de balanza de pagos y competitividad era necesario emprender cambios estructurales en la industria, tendientes a racionalizar la producción de vehículos, el número de líneas y modelos, estandarizar algunas partes y componentes y obtener, en general, los beneficios que ofrecían las economías de escala.

Se argumentó que era importante consolidar la integración de componentes nacionales alcanzadas a la fecha en la producción de vehículos e incrementarlos mediante una sustitución eficiente de importaciones, fortaleciendo así la industria nacional de autopartes.

El documento señalaba que se debería de contar con un sistema de transporte y una oferta de vehículos más acorde a las necesidades del país, para lo cual era preciso fomentar el desarrollo tecnológico y la producción de unidades de interés social y de aquellas destinadas al transporte colectivo de personas y al de mercancías.

Para lo anterior, se tenía que aprovechar el mercado interno y externo para la fabricación de productos automotrices que permitieran generar un mayor volumen de empleos en esta rama industrial y obtener un efecto multiplicador importante en otros sectores.

Se puso de manifiesto la necesidad de evitar la importación de automotores ilegales y de componentes, prohibió las importaciones de vehículos nuevos y racionalizar las de vehículos usados en la franja fronteriza y zonas libres del norte del país, sustituyéndolas por bienes fabricados nacionalmente.

Los grados mínimos de componentes de fabricación nacional que deberían tener los vehículos eran los siguientes:

	1984	1985	1986	1987 en adelante
Automóviles	50%	50%	55%	60%
Camiones comerciales y ligeros	65%	70%	70%	70%
Camiones medianos y pesados	65%	70%	75%	80%
Tractocamiones	70%	90%	90%	90%
Autobuses Integrales	70%	90%	90%	90%

Para determinar el contenido nacional de los vehículos fabricados por la industria terminal, sólo se tomarían en cuenta las materias primas y los componentes automotrices producidos en el país por aquellas empresas registradas ante la Secretaría de Comercio.

A partir del primero de noviembre de 1985, las empresas de la industria terminal no podían incorporar motores a gasolina en camiones pesados destinados al mercado nacional.

Las empresas de la industria terminal que incorporaron motores a diesel, en camiones de todos sus tipos, tractocamiones y autobuses integrales, deberían de mantener una estructura de capital en donde el 51 por ciento, como mínimo, estuviera en poder de inversionistas mexicanos.

Esto trajo como consecuencia que los fabricantes norteamericanos como Chrysler, Ford y General Motors dejaran de producir estos vehículos, por lo que las empresas Diesel Nacional y FAMSA, eran las únicas que cumplían y se quedaron con todo el mercado. Este proteccionismo tuvo como consecuencia utilizar tecnologías que no eran las más adelantadas.

### **El auto se vuelve popular; decreto automotriz de 1989**

Nuevo presidente, nuevo decreto automotriz. El periodo 1983-1988 había tenido algunos aspectos que hacían prever problemas financieros, por un lado el precio del petróleo había sufrido un desplome generando una pérdida extraordinaria de ingresos públicos, aunado a una fuerte devaluación del peso, tenían en jaque a la economía nacional.

Carlos Salinas de Gortari tenía en sus manos un país despedazado, por lo que intentó sacar el barco a buen término. En el sector automotriz publicó en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto de 1989 el Decreto que Otorga Exenciones a los Automotores Compactos de Consumo Popular.

En este documento se explicaba que el objetivo era lograr la producción y venta de vehículos a niveles de precios por debajo de los que existían en esos momentos, para de esta forma fortalecer el Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico y abatir expectativas inflacionarias.

Asimismo, se buscaba fortalecer a la industria y que ésta operara a escala de producción eficiente, en condiciones de calidad y precios adecuados, conforme a los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo.

El automóvil fue considerado una necesidad de transporte común, instrumento de trabajo y hasta medio de traslado a centros y lugares de recreación de la población.

Se consideraba también que los altos precios de venta de los vehículos estaban fuera del alcance de la mayoría de los consumidores nacionales, por lo que su acceso se reducía a algunos estratos de la población.

Se trataba de promover y apoyar la disponibilidad en el mercado nacional de automóviles que por sus características de economía, operación y precio reducido fueran accesibles a consumidores de menores niveles de ingresos.

El decreto eximía del pago de Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN) a los contribuyentes que adquirieran automotores, cuyo precio de venta al distribuidor no fuera superior a 11 mil 880 pesos.

Las exenciones que otorgaba dicho decreto eran aplicables a los automóviles compactos, entendiéndose por ellos los que se enajenan al público consumidor a un precio que, incluido el IVA, no excediera de 13 mil 800 pesos y cumplieran con los siguientes requisitos:

I) Que su motor fuera de fabricación nacional; funcionara o se adaptara para funcionar con gasolina de bajo contenido de plomo, con disponibilidad y autorización de uso en México; y

II) Con una capacidad para transportar hasta cinco pasajeros, de acuerdo con el método establecido por la Norma Internacional para medición de volumen interior SAE

### **La concertación alcanza a la industria; Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz 1989**

Carlos Salinas de Gortari no podía romper la tradición de publicar un decreto por sexenio, si bien ya se había publicado uno, este solamente hacía referencia al automóvil popular, por lo que el 11 diciembre de 1989 se publicó en Diario Oficial de la Federación el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz.

En este decreto el Gobierno Federal ponía en práctica una política de fomento de la industria automotriz, que permitía estructurar una importante planta industrial que constituía una fuente significativa de empleo.

Como en los anteriores decretos nuevamente se tomaba a la industria automotriz como una fuente generadora de empleo, pero nunca tecnológica.

El documento señalaba que para consolidar los logros alcanzados, de acuerdo con las circunstancias nacionales e internacionales y con los objetivos de la política industrial y de comercio exterior, que le otorgaba un papel fundamental a la globalización de la industria, era necesario modernizar el sector automotriz.

El gobierno salinista explicaba que era conveniente que la industria automotriz se insertara activa y gradualmente en los mercados internacionales y se llevaran a cabo políticas de desregulación económica para garantizar su competitividad y eficiencia.

Asimismo, subrayaba que era necesario que los vehículos y sus componentes se fabricaran a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios internacionalmente competitivos para que resultaran accesibles al consumo nacional y susceptibles a exportarse.

También se aseguró que era conveniente que la industria nacional de autopartes participara activamente en esa etapa de desarrollo para que se integrara eficientemente a la nueva tendencia de la industria.

Se dijo que la industria requería mantener un adecuado ritmo de inversiones para continuar con estándares de eficiencia, productividad y tecnología a niveles internacionales.

Para lo anterior, debería de existir una especialización y producción a escalas más eficientes para permitir generar un mayor volumen de empleos y fortalecer el mercado doméstico.

En el caso de los automóviles compactos de consumo popular existía ya una política para facilitar su adquisición y al mismo tiempo se constituyera en una operación rentable para las empresas del ramo. El decreto entró en funciones el primero de noviembre de 1990.

Este decreto marcaría una separación de la industria automotriz, ya que por un lado estarían los fabricantes de automóviles y por otro los fabricantes de vehículos de autotransporte. El mismo día se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de vehículos de autotransporte.



En el documento se tocaban puntos similares a los de los fabricantes de automóviles y camiones ligeros. También explicaba que era necesaria una congruencia con las medidas para disminuir la contaminación ambiental por lo que era necesario tener una política industrial.

El autotransporte en esos momentos era esencial para el desarrollo industrial del país y era necesario tomar acciones para fomentar el uso de vehículos que por su calidad abarataran costos.

Era conveniente fomentar la actualización tecnológica de la industria y con ello propiciar una elevada capacitación del empleo así como el mejoramiento a los niveles de remuneración, promoviendo así los factores de la producción.

La apertura comercial que estaba dando inicio así como la desregulación eran los únicos instrumentos para asegurar de manera permanente el logro de los objetivos de modernización y eficiencia.

### **La industria se globaliza. Tratado de Libre Comercio de América del Norte**

Salinas de Gortari le dio un empujón más a la industria y el 20 de diciembre de 1993 se publicó en El Diario Oficial de la Federación el Decreto de Promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que tenía por objeto, entre otros, eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios entre los territorios y aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en el mercado de las autopartes.

El tratado incorporó medidas para fortalecer la integración y la competitividad global de la industria automotriz a través de la eliminación gradual de todas las tarifas, la supresión de barreras no arancelarias y la garantía de un acceso abierto y estable a los mercados de Estados Unidos y Canadá y con objeto de brindar certidumbre y claridad en su aplicación, era conveniente asegurar la congruencia del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz con el apéndice 300-A.

En el documento se estableció que nuestro país puede mantener hasta el primero de enero del año 2004, las disposiciones del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (11 de diciembre de 1989) que sean compatibles con el tratado Pero a más tardar ese mismo día, México hará compatible con las disposiciones del Tratado cualquier punto del decreto automotriz

El tratado establece que cada una de las partes concederá, a todos los productores existentes de vehículos en su territorio, un trato igual sin ninguna distinción.

En lo que se refiere a vehículos usados se acordó:

Canadá podrá adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados provenientes del territorio de México, excepto por lo siguiente:

I) A partir del primero de enero del 2009, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes del territorio de México, que tengan por lo menos 10 años de antigüedad.

II) A partir del primero de enero del 2011, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de territorio de México, que tengan por lo menos 6 años de antigüedad.

III) A partir del primero de enero del 2015, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de territorio de México, que tengan por lo menos 4 años de antigüedad.

IV) A partir del primero de enero del 2017, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de territorio de México, que tengan por lo menos dos años de antigüedad; y

V) A partir del primero de enero del 2019, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de territorio de México.

En lo que se refiere a la industria de autopartes, proveedores nacionales y maquiladoras independientes, México no podrá exigir

que una empresa obtenga un nivel de valor agregado nacional superior al 20 por ciento de sus ventas totales como una de las condiciones para obtener su registro como proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes.

México considerará como proveedor nacional a una maquiladora independiente que lo solicite y cumpla con los requisitos correspondientes establecidos conforme al tratado. México continuará otorgando a todas las maquiladoras independientes que soliciten ser consideradas como proveedor nacional todos los derechos y privilegios vigentes otorgados a maquiladoras independientes conforme al Decreto para el Fomento y Operación de la Industria Maquiladora, vigente desde el 22 de diciembre de 1989.

En el Tratado de Libre Comercio de América del Norte se imponen los nuevos contenidos nacionales iniciando con 34 por ciento en cada uno de los cinco años a partir del primero de enero de 1994, para después quedar de la siguiente manera:

33 por ciento en 1999;  
32 por ciento en 2000;  
31 por ciento en 2001;  
30 por ciento en 2002 y  
29 por ciento en 2003.

En el tratado también se negoció lo relacionado al autotransporte y sus reglas de aplicación son:

I) México se comprometió a derogar el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, por lo que nuestro país podrá adoptar o mantener cualquier medida en relación a los vehículos de autotransporte y autopartes para vehículos de autotransporte, siempre y cuando tal medida no sea incompatible con el tratado.

II) México podrá adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos de autotransporte de cualquiera de las partes hasta el primero de enero de 1999, excepto en lo que se refiere a las importaciones de vehículos de autotransporte conforme a lo dispuesto en el tratado.

III) Para cada uno de los años de 1994 a 1998, México permitiría al fabricante de vehículos importar, de cada tipo de autotransporte, una cantidad de vehículos originarios no menor a 50 por ciento del número de vehículos de cada tipo fabricado en México en ese año por el fabricante.

IV) Para cada uno de los años de 1994 a 1998 México permitiría a las personas que no sean fabricantes de vehículos la importación en una cantidad asignada entre ellas, conforme a los siguientes términos: para cada uno de los años 1994 y 1995, una cantidad no menor a 15 por ciento del número total de vehículos de autotransporte de cada tipo producidos en México;

V) En 1996, una cantidad no menor a 20 por ciento del número total de vehículos de cada tipo producidos en México y,

VI) En cada uno de los años de 1997 y 1998, una cantidad no menor a 30 por ciento del número total de vehículos de cada tipo producidos en México.

**En el tren de la globalización; Decreto que Reforma y Adiciona el diverso para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz**

Con Ernesto Zedillo al volante de México, la industria automotriz tuvo que realizar algunos cambios para, de una vez por todas, anclarse al tren de la globalización.

De ahora en adelante México estará en bloque económico de Norteamérica, junto con Estados Unidos y Canadá, todos los cambios fueron acordados en el Tratado de Libre Comercio.

Sin embargo, hoy en día nuestro país no cuenta con una política industrial con un enfoque de desarrollo propio, en estos momentos esa "política" es como una balanza que no tiene equilibrio, lo mismo se va para un lado que se va para otro.

César Flores, director general de la Anpact explica que hoy mismo, las inversiones sobre la instalación de nuevas fábricas son negociadas a cambio de aranceles más bajos o con compensaciones

temporales de divisas; primero se pacta con una empresa y posteriormente se ofrece a todo el mundo que esté en posibilidades de ofrecer inversiones

“Eso no es una política industrial seria, sino una política industrial caprichosa y esa es la crítica más grande que se puede hacer en este caso porque eso no es planear un país a mediano y a largo plazo, lo anterior es simplemente estar jugando con el momento”.

Federico Körte, presidente de Mercedes-Benz México, explica que en ninguna parte del mundo se tiene una ‘política industrial’ tan flexible como sucede en nuestro país, “La inversión que realiza Volkswagen para la fabricación del New Beetle son 500 millones de dólares, pero como recompensa, esta armadora trae los automóviles Audi con menos arancel, y lo mismo pasa al importar el Pointer de su filial de Brasil, eso es no tener las reglas claras”.

El también presidente de la Anpact agrega que lo mismo pasó con Ford Motor Company; “ellos anunciaron una inversión similar a la de Volkswagen y consiguieron aranceles más bajos. Así una por una de las armadoras tienen que negociar con las autoridades mexicanas para recibir un trato preferencial y una y otra vez la legislación es violada”.

Eso es mal visto en todas partes del mundo –continúa Körte– sobre todo en Europa. Si se quiere negociar con ellos deben tener reglas claras y no ideas de lo que son las reglas del juego.

En ese sentido, Antonio Zárate Negrón, ex presidente de la Industria Nacional de Autopartes (INA), reconoce que México es la tierra de nadie en lo que se refiere a cumplimiento de la legislación automotriz. "Lo que hace Volkswagen al importar una cantidad impresionante de automóviles Pointer —en Brasil se llama Gol— es una violación a los acuerdos, paga sólo el nueve por ciento de arancel, cuando los fabricantes establecidos en México deben pagar 40 por ciento para vender automóviles hechos en México en ese país".

Por su parte, Gustavo Saavedra, director general de industrias de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (Secofi), asegura que México representa un excelente opción para inversión de las grandes empresas automotrices por su ubicación geográfica, ya que con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), tienen acceso al gran mercado norteamericano y niega que las autoridades den tratos preferenciales a las armadoras que realizan inversiones importantes en nuestro territorio. "Es cierto lo que sucedió con Ford y Volkswagen, pero eran inversiones por dos mil millones de dólares, además esta clase de inversiones no se realizan por compasión, sino porque lograrán grandes beneficios".



Con el "pie en el acelerador". Inicia el despegue

### CON EL PIE EN EL ACELERADOR. INICIA EL DESPEGUE

Los dirigentes del país tuvieron la oportunidad de lograr más desarrollo en la industria automotriz, sin embargo éste nunca se dio por un sinnúmero de motivos, por lo que el país ha quedado anclado a la economía nacional –ciertamente esto es normal–, además a los vaivenes mundiales en una loca carrera de incorporarse al tren de la globalización.

Pareciera que a los mexicanos les ha faltado imaginación en su 'política industrial', porque también esas vertientes de la globalización tienen sus limitaciones para un país como el nuestro que no posee suficiente capital, ni tecnología y sí, en cambio, muy poca investigación y desarrollo.

Porque debería ser importante que México no se dejara vencer por la globalización abiertamente y hay que entender a la globalización como alguien que busca un territorio barato, con eficiente mano de obra y con transporte económico.

Pero a pesar de que la industria automotriz se estableció en nuestro país con algunos años de diferencia que en Estados Unidos, nunca se tuvo, ni se tendrá un desarrollo propio; es demasiado tarde para eso.

### **Todos los sexenios con freno de mano**

La historia de México ha sido cíclica en los últimos tiempos. Durante el gobierno de Luis Echeverría de 1970 a 1976 inició el deterioro del aparato productivo, manifestándose en la sobrevaluación del peso respecto al dólar y el incremento del financiamiento otorgado por el banco central al gobierno federal.

El creciente déficit de la cuenta corriente, la disminución de reservas internacionales, la fuga de capitales y rigidez del mercado financiero, fueron tan sólo algunas de las características del gobierno de Echeverría.

Aunado a lo anterior, las presiones inflacionarias y el exceso de endeudamiento externo como medidas para reducir los desequilibrios internos, hicieron que José López Portillo (1977-1982) encontrara un país semidestruido y continuó la labor de su antecesor siguiendo una línea de libertad cambiaria que consistió en la sobrevaluación del peso y que trajo problemas aún más agudos.

Por esos años el país experimentó un desplome en el precio del petróleo, nuestro sector exportador se encontraba bajo el yugo del hidrocarburo, los altos índices de inflación alcanzaron tres dígitos, el déficit en el comercio de bienes y servicios se presentó de una manera brutal.

La transferencia de recursos al exterior por concepto del servicio de la deuda iniciaba, las carencias de créditos de la

comunidad internacional, altas tasas de interés en los mercados internacionales y para terminar el sexenio hubo una drástica disminución de reservas y se incrementó la fuga de capitales.

El gobierno de Miguel de la Madrid empezó gris y terminó del mismo color; inmediatamente que subió a la silla presidencial se presentó un desplome en el precio del petróleo en un 50 %, generando una pérdida extraordinaria de ingresos públicos, además los altos índices inflacionarios eran imposibles de detener, lo que trajo una fuerte devaluación.

La incertidumbre en los mercados financieros provocó una disminución en el plazo promedio de la captación de ahorro financiero y la crisis bursátil coincidió con los prepagos de la deuda externa.

Con Carlos Salinas al mando del país (1988-1994), continuó la sobrevaluación del peso, con un cuantioso déficit en la cuenta corriente; la incertidumbre política propiciada por la guerrilla en Chiapas; la muerte de Luis Donaldo Colosio, candidato del Partido Revolucionario Institucional (PRI) a la presidencia de la república; el asesinato de José Francisco Ruíz Massieu, secretario del mismo partido; la falta de seguridad y los recurrentes secuestros.

Además, inició un incremento en el precio de financiamientos externos por las altas tasas de interés, la incertidumbre política y social, la reducción de inversiones

extranjerías, fuga de capitales y reservas internacionales. El único signo positivo durante este periodo fue la apertura comercial de México, con Estados Unidos, Canadá, Colombia, Chile, Venezuela, Costa Rica y Nicaragua.

El sexenio de Ernesto Zedillo (1995-2000) tiene grandes dificultades, una severa crisis económica generada por una reducción drástica en el crecimiento económico, aumento de las tasas de interés, altos niveles de intereses, altos índices de inflación y una fuerte devaluación del peso, conjugada con aspectos políticos y sociales y una nueva baja en el precio del petróleo.

Entre los años 1996 a 1998 se ha realizado un proceso de ajustes y estabilidad, una mayor competencia en los mercados internacionales debido a los excedentes exportables de Asia y la volatilidad de los mercados financieros mundiales, provocando menor crecimiento económico, mayor déficit en la cuenta corriente y presiones inflacionarias.

Ha sido necesaria la intervención gubernamental en la política monetaria, vigilando el comportamiento de la inflación, tipo de cambio y tasas de interés; los problemas internos –Chiapas y elecciones–; la reducción en el precio del petróleo y el reajuste del presupuesto gubernamental.

Por eso es muy común que la venta de vehículos automotores en nuestro país tenga años muy buenos –casi a mitad de sexenio– e

invariablemente se presente una crisis sexenal, que terminará por impulsar más exportaciones de vehículos terminados a diferentes mercados internacionales

De hecho, la relación de la venta de automotores permanece ligado con las principales variables económicas, el comportamiento de este sector es cíclico y está muy relacionado con la economía.

Por ejemplo, a mayor crecimiento de la economía, se refleja una mayor venta, al contrario de lo que sucede en la inflación, tipo de cambio y tasas de interés, donde existe una relación inversa entre la demanda de vehículos y estas variables.

Para tener una idea de lo que ha ocurrido con la industria automotriz en México, basta decir que durante el sexenio de Miguel de la Madrid, la producción de automotores fue de dos millones 311 mil 110 unidades, de éstos para el mercado nacional se destinaron dos millones cuatro mil 695 vehículos, o sea, el 86.74 por ciento de la producción total, mientras que para los diferentes mercados internacionales se enviaron 306 mil 415, esto es 13.26 por ciento. Cabe señalar que durante esos años los modelos producidos en nuestro país era unos cuantos.

En el sexenio de Carlos Salinas de Gortari la producción llegó a cinco millones 124 mil 981 automotores, es decir que se experimentó un crecimiento de casi 100 por ciento; de esta cifra, tres millones 226.307 vehículos fueron para el mercado nacional, el

62.95 por ciento de la producción y se enviaron a los mercados mundiales un millón 898, 674 unidades, 37.04 por ciento de la producción. En este periodo se firmaron los tratados comerciales más importantes con otros países, -fue la válvula de escape de la industria, explica César Flores Esquivel, director general de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (Anpact) - pero marcó la pauta de lo que sería el futuro de la industria en México.

En los primeros cinco años del sexenio de Ernesto Zedillo 1994-1999, la producción automotriz ha alcanzado la cifra de seis millones 88 mil 213 automotores; de estos, un millón 783 mil 423 han sido para el mercado local, lo que representa 28 por ciento y cuatro millones 319 mil 790 automotores para los mercados internacionales, lo que representa el 72 por ciento de la producción, por lo que la industria automotriz ha anclado su fuerza a las exportaciones en los últimos años. (Ver Gráfica 1, 2 ,3 y 4)

### **México una gran maquiladora**

Para César Flores Esquivel, las crisis en nuestro país se han caracterizado por un desajuste en la balanza de pagos, que va de la mano con el deterioro de las reservas internacionales, fuga de capitales, disminución de los precios de los principales productos de exportación, altos índices inflacionarios y tasas de interés, devaluación y endurecimiento financieros externos.

Flores Esquivel, uno de los especialistas más importantes de la industria automotriz en nuestro país, agrega que en los próximos años México tiene caminos muy claros, por ejemplo: el mundo se está conformando en bloques y pareciera que al país estaría caminando equivocadamente si nuestra nación no hace un bloque común con Estados Unidos y Canadá.

En este enfoque, las cosas resultarían mejores si México asume el liderazgo de Centro y Sudamérica como mercados propios o naturales. En este juego de bloques y de mercados dominantes el papel a jugar por el país es interesante por su posición, como una fuente de abastecimiento para todo el continente.

Es necesario –continúa Flores Esquivel– que se desarrolle una especie de Tratado de Libre Comercio de las Américas o bien establecer una estrategia como un país abastecedor de materias primas en ese territorio y de mano de obra calificada para ser un pivote de Europa, Asia y América – que es un poco el papel que quiere jugar Brasil o el Mercosur, de ahí que no quieran entrar en negociaciones con México.

El ser una gran maquiladora de Estados Unidos es otro de los destinos de la industria automotriz en México, debido a que no va a existir capital de investigación y desarrollo propio sin tener una “política industrial” y esto se dará por no tener un mercado fuerte que sea capaz de absorber gran parte de la producción automotriz.



El directivo explicó que si se analiza cómo se puede obtener un desarrollo propio, el mercado mexicano, de más de 100 millones de habitantes, tiene un potencial bastante interesante. Lo anterior debido a la cantidad de materias primas existentes y petróleo, lo cual puede derivar en que México sea territorio adecuado para invertir, al ofrecer muchos beneficios para ocupar mercados en todo el mundo. Ese rol que quiere jugar México no está mal, siempre y cuando no se olvide de su mercado interno.

Dicho mercado es lo suficientemente grande para buscar tener su propia investigación, desarrollo y conocimiento, su propio capital; tiene que haber un desarrollo del país en materia de industria automotriz, pero para tener un orden interno hacia el futuro se tiene que tener una planeación industrial. También existe otra vertiente: ser un maquilador, esto lo convertiría única y exclusivamente en un país vendedor de materias primas.

### **La tendencia del siglo XXI**

Para Fausto Cuevas Mesa, director general de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (Amia), la industria mexicana no es una gran maquiladora, sino parte de la globalización, debido a que ahora existe especialización para fabricar grandes volúmenes de una o dos líneas, donde la menor parte de producción se quede en el país y la mayor se exporta, "es la tendencia mundial del siglo XXI".

Ahora las compañías norteamericanas, japonesas y alemanas toman a sus filiales mexicanas como parte del programa mundial de cada corporación, "la industria automotriz cambió, ya no es como en el pasado, cuando le decían 'te doy estos modelos, los produces y los vendes en tu país', eso se acabó. México fabrica unidades que pueden colocarse sin ningún problema en los mercados más exigentes. Exportamos a 39 países y tenemos unidades como el Cavalier, Chevy, Mystique, RT, Sentra 2000, New Beetle y el Jetta".

En cuanto a la dependencia de mercados como Estados Unidos y Canadá, Cuevas explicó que no se puede negar lo anterior de Estados Unidos, porque es el país más grande del mundo. En México se tiene un parque vehicular cercano a los 15 millones, en Estados Unidos se vende cada año esa cantidad. Sin embargo, una de las preocupaciones –según Cuevas Mesa– es desarrollar mercados importantes como: Argentina, Brasil, Chile y Japón; tampoco se puede olvidar que se está negociando un tratado comercial con Europa, lo cual puede significar un cambio en esta situación.

Subrayó que mucho se habla de México como una gran maquiladora, dependiente de los mercados internacionales y enfatizó que esto ha permitido mantener la capacidad productiva trabajando y los niveles de empleo.

El colocar unidades en los diferentes mercados internacionales ha sido benéfico para las empresas establecidas en México, es

importante que la industria exporte. "Es cierto, se exporta 80 por ciento de la producción, lo cual tiene su parte negativa, porque es una dependencia muy fuerte y, consecuentemente, no sana. Sin embargo, no puede negarse que ha permitido que la industria no cayera en un bache más grande; sin esas exportaciones hubiéramos cerrado. Con la caída del 70 por ciento del mercado interno, sin posibilidades de desplazar esos volúmenes potenciales de producción a ningún lado, hubiéramos llegado a la quiebra completa".

A pesar de todo, Cuevas Mesa comenta que para un desarrollo más sano de la industria sería necesaria una combinación de 50% de producción para el mercado interno y 50 % para exportaciones, sin embargo, el gobierno tendrá que reactivar la economía, porque la industria automotriz está anclada a lo que sucede en el resto de la economía mundial, lo que no permite un crecimiento profundo de la demanda y una recuperación rápida como la que todos desean.

#### **La industria automotriz siempre activa**

Gustavo Saavedra, director general de Industrias de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (Secofi), comentó que la industria automotriz en México no se puede considerar una maquiladora sino que se han exportado mucho más vehículos debido a las crisis económicas del país.

"La industria automotriz en México es sumamente competitiva a nivel mundial, porque no está sujeta a un mercado local para mantenerse activa. Actualmente la composición de la producción es de 75 por ciento para exportación a diferentes mercados internacionales y el 25 por ciento restante para el mercado doméstico; ojalá que en otras industrias se repitiera este fenómeno"

En opinión del funcionario, nuestro país sigue ofreciendo condiciones a nivel mundial, por lo que las empresas traen tecnologías de punta para estar presentes en los mercados globales.

Saavedra reconoció que uno de los sectores más afectados por las devaluaciones ha sido el automotriz y agregó que la recuperación de las ventas en el mercado doméstico se dará por la recuperación de la economía en general, no por los apoyos a corto plazo "Lo más importante es tener una industria competitiva en los mercados mundiales. Si un país se aísla de éstos se muere, ya que no podría competir. En las condiciones actuales, no habrá éxitos espectaculares, sino trabajo constante e incrementos pequeños".

### **Apostar para seguir adelante**

Óscar Véjar, director general de la Industria Nacional de Autopartes (INA) -organismo que agrupa a los más importantes fabricantes de autopartes en nuestro país- explicó que a la industria automotriz en México, y en consecuencia, la de autopartes

no se le puede considerar una maquiladora, debido a la existencia de empresas altamente integradas, principalmente mexicanas, a la industria.

El directivo señaló que la asignación de automóviles globales de las grandes corporaciones automotrices a sus filiales mexicanas – para después enviarlos a diferentes mercados internacionales – es interesante, debido a que las escalas de producción son las adecuadas para desarrollar una industria de autopartes competitiva.

Aceptó la llegada de nuevos “jugadores” a este sector y agregó que es parte de la globalización, aunque México como industria y país debe definir hacia dónde quiere ir, eso quiere decir: “tomará lo que le conviene”.

La globalización no es un monstruo incontrolable –continúa Véjar De la Barrera– sino más bien son factores que ocurren; pero ello es perfectamente manejable, claro, si existe una estrategia como país y así lo están realizando China, Brasil, India, Inglaterra y España, donde han entendido la globalización de una manera y han estructurado un plan para aprovecharla y no para ir en contra de la tendencia mundial; el mensaje recibido de estos países es sencillo. han fortalecido su industria de autopartes, eso es lo que debemos hacer.

INA ha insistido en que los nuevos fabricantes de autopartes en México sean complementarios a los ya existentes, para de esta

manera no sustituir la inversión realizada. En México existe una base de proveedores muy competitiva con calidad, precio y servicio. Pero si las grandes corporaciones deciden sustituirla, entonces se empieza a producir una capacidad excedente, desplazando a un empresario ya existente, el cual ya genera empleos, tecnología y divisas para el país.

Para fortalecer la industria de autopartes mexicana es necesario tener una política industrial fuerte, un plan transexenal, ello con el fin de tener un horizonte más claro en los próximos 20 años, el cual dará certidumbre, para saber hacia dónde va la industria o más bien hacia dónde la queremos llevar.

Como se sabe, la producción de vehículos en nuestro país se incrementado en los últimos años, pero cada vez se compran los autopartes. En ese sentido Óscar Véjar de la Barrera explicó que uno de los aspectos más importantes es hacer cumplir cabalmente la legislación automotriz hasta el último día, con los contenidos nacionales marcados, en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte; de tal forma que en 1999 el contenido será de 33 por ciento y se irá reduciendo un punto porcentual hasta el año 2003.

Este año será un requisito contar con el 33 por ciento de contenido nacional, un punto porcentual menos que en 1998, donde la legislación marcaba el 34 por ciento. Pero de ahora en adelante cada año, hasta el 2003, será un punto porcentual menos.

Posteriormente, juntos –empresarios y autoridades–, deberán tener la habilidad para plantear proyectos y poder incrementar la producción nacional, así como la venta de autopartes en México; en lo anterior hay varios factores importantes, por ejemplo los Tratados de Libre Comercio, los cuales definen una regla de origen.

Ese debe de ser el camino que México debe tomar tanto para la producción destinada a Estados Unidos con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) como para la destinada para América Latina y aprovechar los Tratados con esta región, sin olvidar la producción para Europa –con el Tratado de Libre Comercio que se firmará con ellos.

En opinión de Véjar de la Barrera la mejor forma de definir a la industria de autopartes mexicana es comparándola con un juego de naipes, debido a que es un negocio donde continuamente se apuesta y si uno deja de hacerlo simplemente sale del juego.

“Ahora las exigencias de la industria automotriz mundial así lo están marcando: están permanentemente realizando grandes inversiones donde es necesario analizar si se quiere y puede seguir en la mesa”.

#### **Es necesario cumplir el decreto automotriz**

Por su parte, Ricardo Vidal Valles, presidente del Consejo Coordinador de la Industria Automotriz de la Cámara Nacional de

Industria de la Transformación (Canacintra), los fabricantes de automotores establecidos en México se están convirtiendo en grandes maquiladoras, debido a que no compran autopartes mexicanas.

Los vehículos exportados no están integrados en México – explica Vidal Valles– las armadoras traen componentes de Canadá y Estados Unidos; compran algunas autopartes mexicanas y salen para el extranjero. Lo único que hacen estas empresas es utilizar su capacidad instalada en México para maquilar vehículos y no para producirlos. No crean empleos ni invierten en México.

El también director de asuntos internacionales de la Industria Nacional de Autopartes (INA), fue directo y subrayó que es necesario ser cumplir las leyes, como el Decreto Automotriz Mexicano, que marca una integración nacional de autopartes del 33%, el cual según la mayoría de analistas no se cumple.

En los últimos cinco años –continúo Vidal Valles– se han invertido en el sector de autopartes 4.4 billones de dólares para ponerse al día en tecnología, y gran parte de esa inversión fue de empresarios mexicanos que estuvieron dispuestos a jugársela por México.

La industria automotriz mexicana está ahora a nivel de los años sesentas, con sólo el 35 por ciento de contenido nacional, por lo que según el directivo “nos fuimos para atrás 30 años”. Ahora, a



las armadoras les cuesta más caro traer autopartes de diferentes lugares del mundo que adquirirlas en México, pero no las compran en nuestro país por los compromisos y negocios globales hechos en su casa matriz.

“No les interesa desarrollar negocios en México, a pesar de que existen muchos proveedores nacionales con los estándares de calidad a nivel mundial”; para Vidal Valles es necesaria una política industrial, la cual no existe en México. “No hay que confundirnos, no queremos proteccionismo, solicitamos que se cumpla la ley: el decreto automotriz”.

#### **Qué hacer para crecer como industria**

En Ricardo Vidal Valles hay que seguir el ejemplo de dos países a nivel de México: Corea del Sur y Brasil; del primero explicó que actualmente produce alrededor de dos millones 500 mil vehículos anuales. “El punto importante es que su gobierno ha desarrollado la industria con base en empresas nacionales, que han concluido con el desarrollo de vehículos y marcas coreanas a nivel mundial”.

El directivo añadió que el país exige una integración superior al 90 por ciento en los vehículos y un 70 por ciento para exportaciones, por lo que obliga a una integración vertical, desarrollando materia prima, productos intermedios, autopartes, bienes y servicios, para así poder alimentar la cadena productiva.

Para ser competitivos se necesitan escalas de producción—continúa Vidal Valles— esto es fundamental en la industria global, eso los coreanos lo entendieron muy bien y mantienen su producción de vehículos y autopartes con toda la cascada de empleos directos e indirectos.

Brasil, por su parte, tiene un decreto automotriz donde se subsidian las exportaciones, se ponen barreras arancelarias a los vehículos y se obliga a una integración automotriz dentro del país. Cuenta además con un programa llamado vehículo popular, de mil centímetros cúbicos, o sea, pequeñito, un auto ideal para moverse en una ciudad como el Fiat 1, Colo de VW, el Fiesta de Ford. Están produciendo cerca de un millón 900 mil unidades. Lo anterior les da un mercado doméstico fuerte y acceso a mercados de exportación, debido a que este país tiene frontera con diferentes países sudamericanos.

Estos dos países se iniciaron después de México como fuertes productores en la industria automotriz y ahora lo han superado. Brasil al principio no tenía contenido de autopartes, poco a poco fue subiendo y ahora la producción de vehículos sigue el mismo patrón. La producción de autopartes es paralela a la tendencia de la industria automotriz. Contrario a lo que sucede en México donde no se sigue una integración vertical, porque no se cumplen las leyes y cuando el país sufre una devaluación existe un importante incremento en exportaciones de las armadoras, ya que se vuelve un negocio para éstas.

Lo anterior hace suponer –explica el directivo– que a las grandes corporaciones les interesa el mercado doméstico, pero al estar éste en crisis, no les interesa tanto y se enfoca en exportaciones tomando a México como una simple maquiladora.

Las propuestas para reactivar a la industria automotriz serían hacer valer el decreto automotriz e implementar un vehículo popular, al que se le quiten impuestos, donde los fabricantes de autopartes contribuyan con su parte y las armadoras se ajusten a un precio accesible; evitar que se introduzcan una cantidad importante de Pick Up para el campo, como ha sucedido en los últimos años.

Diseñar una Pick Up para ese segmento, quitar impuestos y dar facilidades a los campesinos para que puedan adquirir vehículos baratos, con esto se detendría la importación de unidades chatarra y la recuperación de la flota vehicular, con esto se retiraría a los vehículos con más de 10 años de circulación, con lo que se reducirían los índices de contaminación, dando créditos a los usuarios.

### **Obtener ventajas**

Una de las ventajas de estar jugando el papel de país maquilador podría ser lograr aprovechar la ubicación geográfica. Por el momento México ofrece grandes beneficios a los inversionistas y se les ayuda para una operación eficiente y productiva.

Así de abierto es el proceso, lo único que ofrece nuestro país como 'política industrial' es que venga cualquier empresa y se instale, no importa cuál es la participación de capital extranjero, ni cuál pudieran tener los empresarios mexicanos, todo a cambio de tener empleos. Esta es una parte extrema de lo que sucede con la industria automotriz.

Jugar el papel de una maquiladora le permitiría a México promover productos baratos en el país y de esta manera se beneficiará el consumidor mexicano de la eficiencia y productividad de la maquiladora a través de los precios .

El otro destino del país –opina César Flores– podría ser una estrategia adecuada, similar a la vivida en Hong Kong, que de un momento a otro se volvió en la maquiladora del mundo, generó gran empleo en su propio territorio y posteriormente empezó su propio desarrollo para producir algunos de los productos que como maquiladora, aprendió a fabricar. Aunque incipiente, la aventura de Hong Kong fue interesante y algo similar debería de planear México en lo que se refiere a industria automotriz.

Gráfica 1

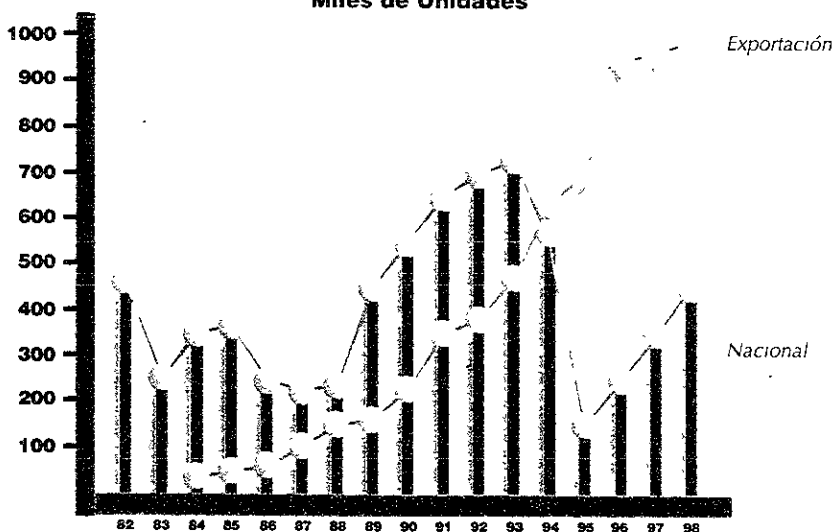
Los Cambios en la Producción

La producción de automotores en nuestro país hasta 1983 era totalmente para el mercado nacional, en esos años los modelos eran atrasados en comparación con los grandes desarrollos de la industria mundial.

El tercer año del sexenio de Miguel de la Madrid Hurtado -1984- marcaría el rumbo de la industria automotriz en México, ese año fue el primero donde México exportó automotores a Estados Unidos a fines de ese sexenio los vehículos enviados a los mercados internacionales sumaban cifras muy importantes.

Con Carlos Salinas de Gortari todos los años fueron de grandes números de producción, los que se incrementaron con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Ni el "error de diciembre" hicieron cambiar el rumbo y cada vez más se depende de las exportaciones para implantar marcas en la producción mexicana

**Producción Total de Vehículos 1982-1998**  
Miles de Unidades



Año	Mercado Doméstico	%	Exportación	%	Producción Total
82	472,637	100	0	0	472,637
83	285,485	100	0	0	285,485
84	343,698	96	14,300	4	357,998
85	398,192	86.8	60,488	13.2	458,680
86	272,168	79.8	68,884	20.2	341,052
87	232,515	58.8	162,743	41.2	395,258
88	338,020	65.9	174,606	34.1	512,626
89	445,813	69.5	195,468	30.6	641,281
90	542,008	66	278,568	34	820,576
91	624,014	63	365,359	37	989,373
92	689,503	63.8	391,050	36.2	1,080,553
93	586,949	54.3	493,623	45.7	1,080,572
94	547,148	48.7	575,552	51.3	1,122,700
95	155,550	16.6	779,467	83.4	935,017
96	247,703	20.2	973,611	79.8	1,221,314
97	371,688	27.3	989,846	72.7	1,361,534
98	471,914	32.2	993,216	67.8	1,465,130

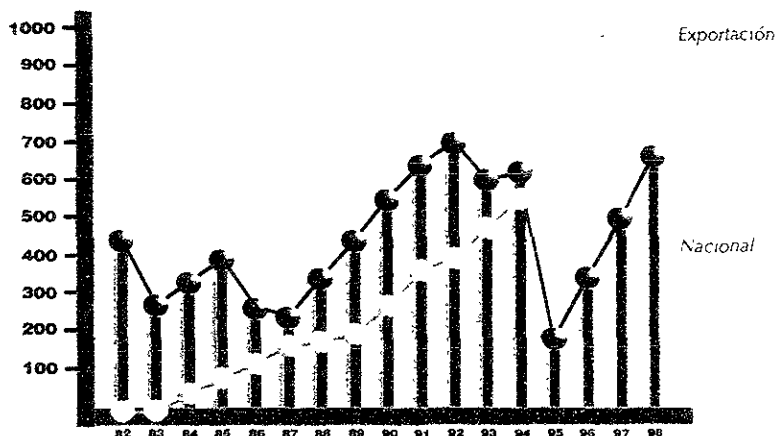
Gráfica 2

Los Arrancones y Cascabeleos de la Industria Automotriz.

Sin lugar a dudas, la industria automotriz ha logrado buenas ventas en el mercado nacional experimentado un "arrancón", pero también "cascabeleos" donde la comercialización sufre una baja considerable. Aunque a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y su entrada en vigor, las grandes empresas automotrices establecidas en México han enviado un importante número de automotores a los mercados internacionales.

Para tener una idea en 1982, el primer año en la presidencia de Miguel de la Madrid Hurtado, las exportaciones eran cero, para 1994, último año de Carlos Salinas de Gortari al volante del país, la cifra fue de 567 mil 628 unidades. En el cuarto año de Ernesto Zedillo (1998) fue de 979 mil 487, representando casi el 80 por ciento de la producción. Ahora, los productores globales no tienen ningún problema con los cambios sexenales, tienen una autopista con vía libre, los mercados internacionales.

### Ventas Totales 1982-1998



Año	Ventas Doméstico	%	Exportación	%	Ventas Total
82	446,663	100	0	0	446,663
83	272,815	100	0	0	272,815
84	330,287	90.7	33,635	9.3	357,998
85	391,649	87	58,423	13	458,680
86	258,835	78.1	72,429	21.9	341,052
87	247,944	60.3	163,073	39.7	395,258
88	341,919	66.3	173,147	33.7	512,626
89	445,864	69.4	195,999	30.6	641,281
90	550,315	66.5	276,869	33.5	820,576
91	642,981	64.1	358,666	35.9	989,373
92	706,846	64.5	388,739	35.5	1,080,553
93	603,340	56.1	471,912	43.9	1,080,572
94	624,001	52.3	567,628	47.7	1,122,700
95	188,799	19.4	782,676	80.6	935,017
96	342,702	25.9	976,371	74.1	1,221,314
97	505,422	33.8	987,943	66.2	1,361,534
98	666,891	40.5	979,487	59.5	1,465,130

### Gráfica 3

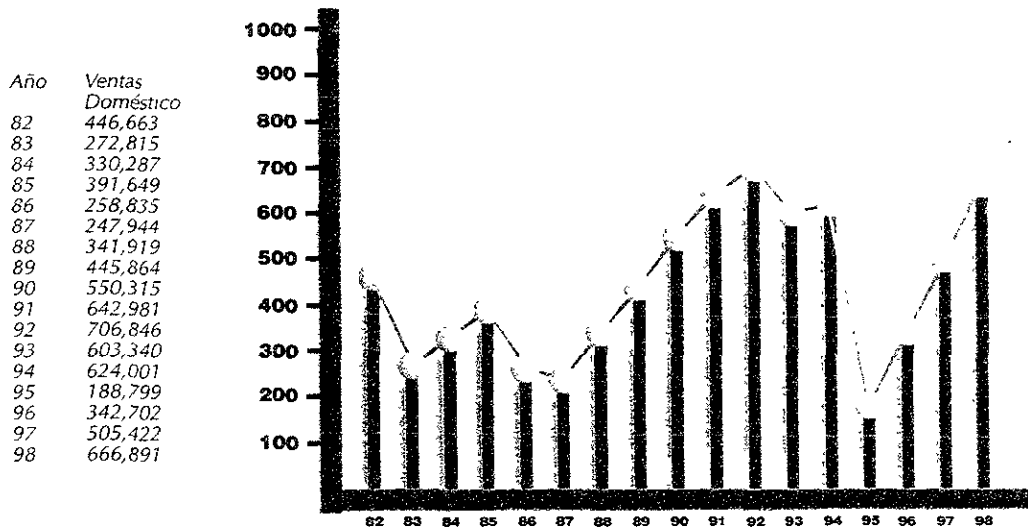
#### Ciclos Sexenales

Las ventas de automotores en nuestro país siempre han estado ligadas a los ciclos sexenales, como ejemplo tenemos la gráfica donde se aprecia qué ha ocurrido en los últimos tres sexenios. Con Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988), el mejor año de comercialización fue 1985 con 391 mil 649 unidades, pero en 1987 fue el peor con 247 mil 944 vehículos, la crisis había alcanzado al sector más vulnerable a la actividad económica

Con Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), la industria automotriz en México mantuvo una velocidad constante su mejor año 1992 con 706 mil 846 unidades, pero una peligrosa curva no fue vista desde larga distancia y tuvo un trágico final con el "error" de diciembre, dejando, literalmente destruido el mercado nacional

Con Ernesto Zedillo al volante del país, la situación no ha mejorado del todo las ventas registradas, no han rebasado las experimentadas con Carlos Salinas de Gortari, el mejor año del sexenio ha sido 1998 con 666 mil 891 unidades en el mercado local. Ahora toda la industria se abrocha los cinturones para la curva del cambio sexenal

### Ventas Mercado Doméstico 1982-1998



#### Gráfica 4

#### La Magia de la Producción Mexicana

La producción de automotores en México ha tenido una constante: aumentar año tras año, desde 1982 hasta 1998 casi todos los años han sido de aumentar la velocidad. En 1995 se tuvo un pequeño "cascabeleo", pero este ha sido solucionado y ahora todo hace suponer incrementos considerables en los próximos años

¿Cómo será la producción en los próximos años? Seguramente alcanzará la cifra mágica de los dos millones de automotores, pero la gran mayoría será para los mercados internacionales y una mínima parte para el mercado nacional

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

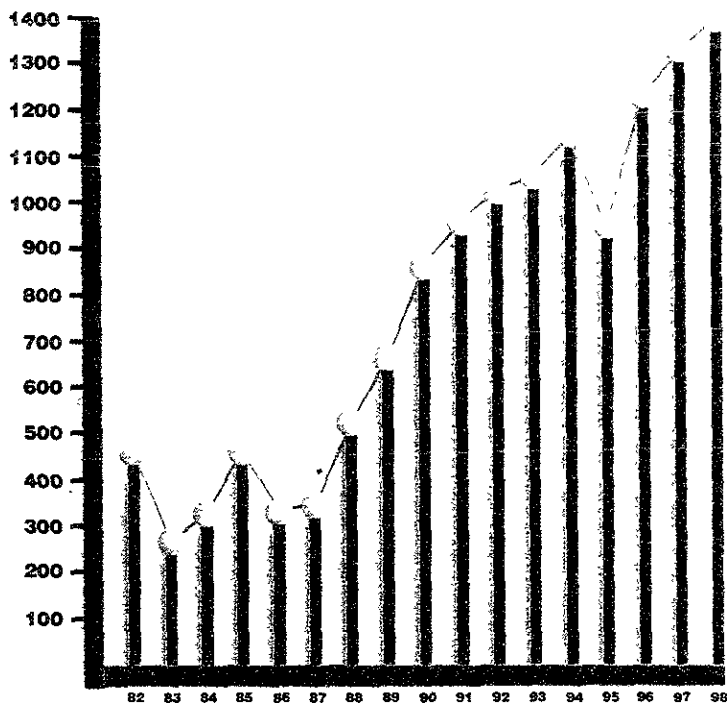
Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

Elaboración: CEA

### Producción Vehículos 82-98





Oportuno "volantazo" coloca a la industria automotriz en la globalización

## **OPORTUNO "VOLANTAZO" COLOCA A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA GLOBALIZACIÓN**

La globalización creciente del mercado automotriz internacional y el relativo estancamiento de la demanda mundial han originado una intensa competencia por atraer nuevas inversiones a México en el sector automotriz.

Desgraciadamente, la crisis de la industria automotriz mexicana –el famoso error de diciembre 1994– se dio precisamente en el momento en que los centros de decisión (el sector automotriz en Detroit, Alemania y Japón) definían la situación estratégica global de México a la luz del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Herminio Blanco Mendoza, titular de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (Secofi), explicó que la premisa base que consideraba a México como centro de manufactura de bajo costo para la región norteamericana, era que el mercado interno alcanzaría volúmenes de demanda de un millón de vehículos por año, lo cual es necesario para alcanzar escalas mundiales de producción y generar una estructura de costos competitiva a nivel mundial.

El funcionario agregó que actualmente los centros de decisión cuestionan la naturaleza de la contracción del mercado interno mexicano y su eventual duración, ya que se ha recuperado

rápidamente, toda vez que las plantas automotrices están alcanzando los volúmenes de 1993.

Durante 1994 –comenta Blanco Mendoza– importantes firmas Automotrices se interesaron en invertir en México, tales como Fiat, Toyota, Sabaru y Suzuki, éstas lograron obtener la aprobación de sus respectivos Consejos de Administración e iniciar el estudio de factibilidad correspondiente. El interés de dichas empresas por incursionar en el mercado mexicano se basó fundamentalmente en el tamaño del mercado doméstico y sus perspectivas de crecimiento, pero, a raíz de la crisis de 1995, estos proyectos de inversión se encuentran detenidos en espera de mejores condiciones.

En la circunstancia por la que atraviesa el mercado interno automotriz, es difícil que se considere a nuestro país como una fuente de abasto para Centro y Sudamérica, ya que no se cuenta con el “trampolín” de la demanda doméstica para propulsar la exportación a esos centros de consumo.

En opinión del funcionario, el gran ganador de estos reacomodos ha sido Brasil, quien durante los años en que México tuvo una severa crisis, aprovechó y alcanzó una producción de 2.5 millones de vehículos y se ha convertido en el magneto de las nuevas inversiones automotrices de América Latina, debido a la magnitud de su consumo interno. En enero de 1999, sin embargo, una devaluación del real –moneda brasileña– ha puesto a temblar

todas las inversiones y empleos generados, como ocurrió en 1995 en nuestro país. Aunque para el titular de Secofi, la venta de vehículos en los diferentes mercados internacionales serán el eje del repunte en las ventas nacionales.

### **Luces amarillas con la globalización**

César Flores, uno de los expertos más reconocidos de la industria automotriz en México, explicó que la globalización tiene la característica de que hay muchos puntos en los que la industria automotriz mexicana debe poner atención. "Los focos amarillos se han encendido, ello debido a que los grandes beneficiarios son las empresas con gran capital, capaces de poder realizar inversiones en los países más adecuados para fabricar productos baratos con la tecnología aplicada; lo que en otras palabras es un esquema de ajuste de precios en todos los sentidos, para así tener una mayor rentabilidad en los productos y la ganancia, obviamente, se va a las arcas de las grandes empresas".

Lo que estamos viviendo –continúa Flores Esquivel– es un mundo con grandes problemas financieros en Asia, Sudamérica y hasta en México, lo que no es más que una señal clara de que la globalización carga el capital y se van de un lado a otro aprovechando para lograr más ganancias.

En México se ha comentado mucho que la globalización se olvidó de la conciencia social y el desarrollo, eso es cierto, por lo que empieza a ser muy preocupante en todo el mundo, ya que se

puede caer en una crisis mundial, sobre todo en el terreno de las finanzas. Veremos que los grandes capitales seguirán cabalgando en todo el mundo, pero solamente en aquellos países que pueden explotar financieramente, extraerán grandes ganancias y se irán.

Sin embargo, el directivo acepta que el único camino libre para el país es: ser parte del bloque de norteamérica. "Siempre se ha dicho de que realizamos lo más fácil, es mejor para los gobernantes propiciar que la inversión se instale y nos dé empleos, sin poner ninguna cortapisa, darles todo lo que necesiten. Estamos encerrados en un círculo donde la disyuntiva es: empleos u orden social; en ese juego siempre se prefieren los empleos, no porque no estemos capacitados, sino porque estamos en una etapa de transición".

### **Gracias TLCAN**

La globalización y la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) dieron la opción a la industria automotriz en México de no sufrir un colapso. "Sin la firma de ese convenio el país se hubiera hundido. De acuerdo, la industria automotriz en México sólo genera empleos, pero imaginarse los años 1995 y 1996 sin esa ayuda, es imaginarse un país en bancarrota", comenta Federico Körte, presidente de Mercedes-Benz México.

Este empresario fue uno de los que ancló la producción de las plantas mexicanas a las operaciones norteamericanas. "En nuestro caso se despidió a la mayoría de obreros mexicanos en esos años, nuestra estrategia fue servir a las plantas del norte que necesitaban

más productos. El resultado es que ahora estamos vacunados contra una posible depresión de la economía mexicana y si esto sucede, la producción continúa, pero con la diferencia que sería para exportación”.

Parte del resultado del TLCAN es tener una industria siempre trabajando y no correr el riesgo de una depresión en el mercado nacional. Desde 1994, año en que entró en vigor el acuerdo trilateral, las compañías automotrices han revalorado sus operaciones en el país, al tiempo que han llegado otros jugadores a nivel mundial. Lo anterior después de largos años en los que las exportaciones desde México estuvieron destinadas a atender segmentos de escasa demanda.

Ahora, en 1999, México es sede única de modelos mundiales. Tal como el New Beetle, fabricado en Puebla para todo el mundo, o la Suburban, un vehículo familiar ensamblado en la planta de General Motors en Silao, Guanajuato y que incluso tiene a Australia entre sus mercados.

Por el hecho de formar parte del TLCAN, los vehículos y partes automotrices producidos en alguno de los países miembros se liberan gradualmente de aranceles, debido a que los costos de producción son menores en México, eso ha dado pauta a ser el proveedor más importante de la región.

El interés del país por tomar esa posición es previo al TLCAN. En 1986, seis años antes del inicio de las conversaciones del tratado,

el gobierno mexicano ya negociaba con autoridades norteamericanas la posibilidad de llegar a un acuerdo, conforme al cual se reconociera como valor agregado norteamericano el incorporado a los vehículos en México.

Los negociadores no inventaban el hilo negro: todo lo que querían era un acuerdo similar al que Canadá había alcanzado con Estados Unidos 20 años antes. De lograrlo, pensaban, los fabricantes europeos y japoneses tendrían un valioso motivo para instalar plantas en México.

Desde aquí podrían tocar la puerta al mercado de América del Norte, justamente eso es lo que significa el TLCAN para México: el acceso a un mercado que consume 15 millones de vehículos al año. Esta posición ha inspirado, en la industria automotriz y fuera de ella, la elaboración de proyecciones optimistas sobre el desempeño del sector para los próximos años.

Fausto Cuevas, director general de AMIA, explica que Secofi dio a conocer una inversión de ocho mil millones de dólares en la industria automotriz para el periodo que va de 1988 al 2003, más un monto similar en el sector de autopartes.

José Manuel Machado, presidente y director general de Ford Motor Company en México, comenta que las operaciones mexicanas son una extensión de los centros mundiales, vinculando de manera directa a las plantas mexicanas de Ford con el mundo.

En efecto – explica Machado- en México se redujo en número de vehículos asignados para su fabricación , aunque los volúmenes de producción solicitados por la corporación aumentaron considerablemente. Estos cambios en la manufactura estuvieron precedidos por cambios y por la globalización de la industria automotriz.

### **Benditas exportaciones**

Como por arte de magia el país hizo realidad su sueño de llegar a ser un gran exportador automotriz para los mercados del norte, aunque lo anterior estuvo precedido de una pesadilla. La repentina caída de las ventas en más de 70 por ciento en 1995 pudo haber desembocado en una cancelación definitiva de operaciones de algunas plantas.

La industria tuvo una gran suerte de contar con un Tratado de Libre Comercio –explica Cuevas-. No fue precisamente a una velocidad sin precedentes , pero las firmas automotrices en México rápidamente viraron su producción hacia el exterior. De una mezcla de ventas en 1994, en relación a la producción total de vehículos de 44% a exportaciones y 56% al mercado local, se pasó a una relación de 73%-27%. Hoy, a cinco años (1999) de distancia de aquella caída, el empuje exportador sigue adelante, a pesar de nuevas dificultades surgidas en el camino.

Armando Soto Armenta, analista de Ciemex-Wefa, dice que el



país está ante uno de los riesgos de la globalización. "Si a una compañía le va mal en el mundo y sobre todo, en su mercado de origen, eso repercute en países como México, con bajas en los niveles de producción y retiro de subsidios". Por su parte, Bancomext piensa que la capacidad de producción instalada en México -1.9 millones de vehículos al año,- puede estar llegando a su límite.

Desde ese punto de vista, el papel de México como plataforma de exportación, a raíz del TLCAN, se ha desempeñado parcialmente, pues al ser el estadounidense un mercado sin crecimientos espectaculares, las armadoras ven poco útil ampliar sus operaciones en México. Alrededor de 85% de la producción total de vehículos en el país se exportan a ese mercado.

Soto Armenta explica que una de las partes faltantes en la producción de vehículos, como la diversidad de mercado, será alcanzada en los próximos años.

En opinión de Gustavo Saavedra, director general de industrias de la Secofi, "se puede afirmar que hasta antes de la entrada en vigor del TLCAN las empresas fabricantes de autos establecidos en el país mantenían una posición poco relevante en los programas de globalización de sus corporaciones, debido a su marcada orientación hacia el mercado interno. Sin embargo, en los últimos cinco años esta situación cambió radicalmente".

En la actualidad –explica Saavedra– las plantas armadoras establecidas en México se encuentran perfectamente integradas a las estrategias de globalización e internacionalización de sus propias corporaciones.

En ese contexto consideremos rápidamente lo sucedido a la industria nacional en los últimos diez años. Periodo plagado de grandes contrastes y cambios en esta industria, la diferencia entre lo sucedido en los últimos cuatro años con la demanda interna de vehículos y con los niveles de producción de las unidades, radica en las exportaciones. Los volúmenes exportados se han incrementado entre 1988 y 1998 en más de 400%.

El funcionario explica que un crecimiento de esta magnitud no se habría alcanzado sin la combinación de factores como la “existencia de reglas claras y bien definidas para regular el futuro de la industria. Las cuantiosas inversiones realizadas por la industria en los últimos 10 años y las que se han anunciado para los próximos cinco. La mano de obra altamente calificada sin la cual habría sido imposible alcanzar los estrictos niveles de calidad exigidos por la industria automotriz en todos los mercados internacionales”.

Explicó que es evidente la tendencia creciente del mercado interno, el cual es firme, pero su ritmo continúa siendo lento como para esperar una pronta recuperación. Por lo anterior, es necesario identificar e instrumentar alternativas que permitan impulsar un

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA  
BIBLIOTECA

Hernández Guzmán...

Disminuir la velocidad...

crecimiento acelerado a fin de acortar en lo posible los tiempos de recuperación.

Es necesario mantener bajo estudio constante nuestros mercados de exportación para dar seguimiento a la evolución de su periodos cíclicos.

### **La importancia del mercado automotriz interno**

En las negociaciones del TLCAN se destacó la necesidad de inducir un rápido incremento en las escalas de producción de la industria. Esta necesidad se deriva fundamentalmente de una escala reducida del mercado nacional respecto a los estándares internacionales, lo cual dificulta la atracción de inversiones mayores.

Hermino Blanco Mendoza explica que nuestro país necesita desarrollar un mercado propio, ya que de lo contrario quedará ligado al mercado norteamericano como un productor residual y con una alta vulnerabilidad al ciclo de la economía estadounidense.

En el corto plazo, la industria automotriz dependerá de la instrumentación de medidas orientadas a estimular su demanda agregada, a fin de atraer capitales del exterior y compensar la baja rentabilidad que significa para las empresas terminales la reducción del mercado interno, cuyo volumen retrocedió en 1995 a niveles similares de 1971.

Para esto la industria automotriz tendrá que dejar de depender de los ciclos sexenales. En opinión de César Flores lo que sucede con la industria, –un sube y baja en ventas- no puede ocurrir más. “Eso no es crecimiento, desarrollo ni modernización; ese sistema de subir escalones y después bajarlos, es necesario cortarlo de raíz”.

Esa sería una señal clara de que tenemos un país planeado hacia el futuro, ahora simplemente se planea a seis años y si se cumplen los objetivos, qué bueno y si no, el siguiente que venga lo volverá a intentar.

### **¿Hacia dónde va la industria automotriz en México?**

Para Stefaan Peeters, analista del Grupo Financiero Banamex-Accival, la tendencia de la industria automotriz en México es planear una estrategia más regional con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. “Esta integración de México dentro de la zona norteamericana inició antes del TLCAN; el principal mérito de este tratado es que ofrece un marco de seguridad jurídica. Es claro que también favorece a las tres empresas automotrices más importantes como Chrysler, Ford y General Motors, pero es la única opción que tenía el país”.

El cambio de la política industrial –comenta Peeters- es bueno, en lugar de tratar de crear a una industria automotriz nacional ahora se busca fomentar una industria competitiva a nivel

mundial. "El sector se abrió antes del TLCAN, éste sólo aceleró el proceso. La apertura causó problemas a corto plazo, pero obligó a ser más eficiente, generando beneficios a mediano y largo plazo".

Actualmente, las armadoras casi no tienen limitantes en la compra de autopartes. "Los decretos ya no muerden a las armadoras". El analista explicó que las ventajas para las empresas de autopartes mexicanas es la existencia de una industria terminal fuerte en el país, localización geográfica cerca de Estados Unidos, costo de mano de obra, calidad, servicio y capacidades de ingeniería han mejorado substancialmente: ahora es de clase mundial.

La apertura y después la crisis de 1995 fomentaron una cultura de exportación directa e indirecta –continúa Peeters– ahora veremos una consolidación de empresas, pero no necesariamente en contra de las empresas nacionales.

Todavía hay lugar para crecer dentro de la capacidad actual, sin embargo no para todas las empresas, por lo que las decisiones de inversión dentro de la zona del TLCAN, incluyendo tal vez después el Mercosur. México será para los grandes grupos automotrices una base de producción de bajo costo una base de producción residual para Estados Unidos.

Para el analista Armando Soto Armenta el mercado doméstico será importante y los niveles de ventas pre-devaluatorios se alcanzarán durante 1999, pero tendrán que hacer algunos ajustes a

los estímulos comerciales, a largo plazo, la industria automotriz estará anclada a una especialización de crédito automotriz e invariablemente a los ciclos sexenales

En los mercados externos estará ligado a la convergencia con los ciclos automotrices norteamericanos y a la consolidación de nuevos mercados.

Este analista comentó que la estructura en la industria automotriz en México cambió. "En 1989-1993 fue decisiva para la estructura ante el TLCAN. En 1994 la entrada al TLCAN y el estallido de la crisis. En 1995 se experimentó un periodo crítico post-devaluatorio – en el ambiente se respiraba un bajo crecimiento económico, la desconfianza del consumidor, la depreciación del peso frente al dólar, el incipiente poder adquisitivo y la desaparición de créditos".

Ante esta situación, a la industria no le quedó otra salida más que integrar sus propias áreas de arrendamiento y financiamiento, a fin de compensar la falta de apoyo por parte de la banca comercial.

También el gobierno se percató de la desaceleración en el consumo de unidades y decidió apoyar al consumidor liberando el paso del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN)

1996-1997 fue un periodo de normalización y convalecencia, después del negativo panorama que se presentó durante 1995, a partir del año siguiente la industria automotriz en México comenzó el periodo de recuperación gradual. Entonces fue cuando

**Hernández Guzmán...**

**Disminuir la velocidad...**

se fortaleció la integración en el negocio de las autopartes con los países del TLCAN, a través de la puesta en marcha del decreto automotriz.

Este exigía que las armadoras con presencia en México cumplieran con el 33 por ciento de integración nacional. Las empresas de autopartes mexicanas comenzaron a realizar alianzas estratégicas con compañías canadienses y de Estados Unidos, de esta forma las exportaciones lograron un crecimiento de 30 por ciento.

1998 fue el inicio de la transición hacia el crecimiento sostenido, donde se prevee un gran desarrollo de vehículos compactos y subcompactos. En los próximos años iniciará la entrada de autos con arancel preferencial procedentes de Estados Unidos y Canadá y se dará con la producción de autos de lujo en el país.

En el lapso del 2004 al 2015 –explica Soto Armenta– la industria automotriz deberá consolidarse con estrategias de exportación, con el fin de mantener el crecimiento de las ventas al exterior, pero sin descuidar el mercado interno.

### **De Cara al Siglo XXI**

Por su parte, Antonio Zárate Negrón, ex presidente de la Industria Nacional de Autopartes (INA), aseguró que la reestructuración de la industria automotriz global hace mirar cara a cara al siglo XXI

con una visión, una perspectiva abierta al cambio y la transformación que exige el mundo postmoderno y una actitud para enfrentar los retos y capitalizar una actitud optimista para enfrentar los retos y capitalizar las oportunidades que depara el nuevo milenio.

En cinco años más —explica el directivo— el mercado automotriz en México estará totalmente abierto. El régimen de transición que consideraba el actual decreto automotriz desaparecerá por completo y las únicas restricciones al comercio se aplicarán a los vehículos usados por unos años más. Los fabricantes de autopartes han venido preparándose en el periodo de transición, de tal manera que México gradualmente se transforma en una base de proveeduría de bajo costo con ventajas competitivas en la región del TLCAN y en América Latina. Para México la apertura total del mercado de Norteamérica significa un crecimiento en el mercado potencial de 10 veces.

Los fabricantes de autopartes mexicanos tienen claras ventajas competitivas que les permiten concurrir con éxito al mercado externo. En general, estas ventajas se explican por un menor costo por hora por planta. México tiene menores costos por pieza producida no sólo por menores salarios, sino los bajos gastos generales por planta.

Otra ventaja de los fabricantes de autopartes es la calidad total en productos y procesos; procesos de manufactura flexibles, que permiten adaptarse rápidamente a cambios en la demanda además de capacidad gerencial de clase mundial.



La evolución de la industria de autopartes a una plataforma de proveeduría global está aún en proceso. Sin embargo, Zárate Negrón indica que el éxito dependerá de un adecuado despliegue de recursos para lograr una buena posición en Norteamérica y América Latina en condiciones de mercado muy diferentes a los actuales.

En los últimos diez años, los empresarios de la industria dejaron atrás la comodidad del proteccionismo, entrando de golpe al proceso de globalización.

Como si el desafío no fuera por sí solo mayúsculo, el proceso de ajuste a las nuevas condiciones del mercado se complicó con las crisis postdevaluatorias de 1994 y una drástica contracción del mercado interno. Se puso a prueba el talento empresarial y la capacidad de innovación de los trabajadores de la industria, que corría el riesgo real de una descapitalización severa y quiebras masivas.

La respuesta del sector fue rápida y eficaz, demostrando que la industria contaba con la capacidad para convertir la crisis en una importante ventaja. Los ensambladores enfocaron su atención al mercado externo, sabiendo que las ventajas competitivas en costo y calidad logradas con grandes esfuerzos, les permitía exportar sus vehículos con márgenes saludables.

Los fabricantes de autopartes a su vez apuntalaron el esfuerzo

de las plantas terminales y abrieron nuevos canales en la exportación directa y el mercado de repuesto. Al languidecer el mercado interno, la competitividad ganada por economías en los procesos de manufactura y años de instrumentar sistemas de calidad total, permitió a la industria ganar nuevos espacios en el mercado internacional.

Zárate Negrón afirma que los fabricantes de autopartes en México se integran gradualmente a los sistemas de proveeduría global asociándose con proveedores en el primer nivel de la cadena o convirtiéndose en proveedores en otros niveles de la cadena.

Para poder mantenerse en la competencia del mercado que cada vez exige mayores escalas de producción y estándares más estrictos en el servicio, los proveedores nacionales tendrán que adaptarse a las nuevas reglas del juego bajo diversas modalidades.

Los grandes grupos de autopartes tendrán que hacer frente de convertirse en proveedores independientes de primer nivel o asociarse a megaempresas globalizadas.

Otros podrán explotar nichos de bajo volumen con diseños especializados para los clientes. Una gran parte de las empresas medianas del sector habrá de posicionarse como proveedor de segundo o tercer nivel, abasteciendo a clientes en el exterior o a las empresas de autopartes en México.

En una economía abierta, la integración doméstica de los

vehículos ensamblados en México dejará de ser un objetivo. La participación de los fabricantes locales en el mercado global será el propósito principal en el largo plazo.

La industria nacional de autopartes —explica Zárate Negrón— tiene ya un pie en el futuro y se prepara para avanzar en la transformación del país en una plataforma de producción de bajo costo. La mejora continúa en los procesos, la integración óptima con los proveedores de empresa de autopartes y un esfuerzo permanente por reducir costos vía la calidad y especificaciones en los productos, son las bases de este esfuerzo sin precedentes para penetrar en los esquemas de abastecimiento global.

Para que el sector inicie su globalización es necesario cumplir con estos puntos:

- 1.- Consolidar una industria automotriz competitiva y eficiente con producción de clase mundial en ensamble y proveeduría de autopartes.

- 2.- Alcanzar una escala de productor global. Para el año 2000, México debe acercarse a un volumen de dos millones de vehículos por año. El volumen es la variable más importante en el desarrollo de la industria. La industria de autopartes debe incrementar sus ventas de ocho mil 500 a 14 mil millones de dólares para mantener el ritmo de expansión. Esto significa casi duplicar la dimensión de la planta productiva actual.

índez Guzmán...

Disminuir la velocidad...

3.- Optimizar la integración vertical de la industria sobre la base de eficiencia y competitividad, impulsando así un adenamiento óptimo en la cadena productiva.

4.- Lograr un balance óptimo entre mercado doméstico y la exportación. El mercado local debe ser la base del despegue, con volúmenes que representen cerca del 50 por ciento de la producción total.

De esta manera, se reduce la vulnerabilidad de la demanda a la dinámica del ciclo de negocios en el exterior o en México. En el mercado externo, México debe continuar incrementando su importancia como proveedor de Norteamérica y convertirse en importante fuente de abastecimiento de vehículos y partes automotrices para Centroamérica, Colombia, Venezuela, Ecuador y otros países del Cono Sur.

5.- Racionalizar la producción, concentrándose en la manufactura de vehículos en los que México posee ventaja competitiva real por la dotación de factores de producción: subcompactos, pick ups, segmentos de la clase 6, 7 y 8 y autobuses integrales.

6.- Mantener un equilibrio entre la producción de partes para las ensambladoras y para el mercado de repuesto.

México compite ya eficientemente en el mercado de repuesto y la producción de partes para este mercado podría representar cerca del 40 por ciento del volumen total, reduciéndose la vulnerabilidad de la demanda al ciclo de la industria automotriz doméstica y externa.

7.- Concentrarse en las partes que México produce con calidad, precio y diseño competitivo a nivel global: motores y partes de tren motriz, estampados automotrices, chasises, partes de sistema eléctrico, frenos y suspensiones, cristales y radiadores, entre otros componentes.

8.- Fomentar el desarrollo e investigación tecnológica en el sector, como fórmula para lograr una permanente mejoría en la productividad y competitividad.

Estas parecen ser las únicas vías que tiene la industria automotriz en México, por ahora tendrá que ser un fuerte exportador hacia Estados Unidos y abrochase los cinturones en el próximo cambio sexenal, aunque los analistas han comentado que la economía no está atada a estos cambios, los últimos años han confirmado lo contrario.

Por lo pronto, la industria automotriz en México deberá de estar preparada para el próximo cascabeleo que bien puede durar hasta el año 2002 en el mercado doméstico y nuevamente enfocarse a las exportaciones a diferentes mercados internacionales.

### **A manera de Conclusión:**

La industria automotriz en México tuvo la oportunidad de desarrollarse con tecnología propia, desgraciadamente la falta de iniciativa del gobierno y empresarios hicieron que esta idea abortara.

La iniciativa de tener a Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), Diesel Nacional (Dina) y Mexicana de Autobuses S.A. (Masa), como productores de automóviles, autobuses, camiones y tractocamiones, era buena, pero la falta de una política industrial seria, dio como resultado la desaparición de la primera y la privatización de las dos restantes.

Hoy en día, Masa ha sido vendida al consorcio sueco Volvo por 70 millones de dólares (tenía deudas con proveedores calculadas en 25 millones de dólares) una cantidad irrisoria, si se toma en cuenta las cantidades que se manejan en el mundo, o tal vez Masa haya sido una de las víctimas de la tan nombrada globalización.

Por su parte, Dina se encuentra en problemas financieros y tecnológicos, al haber concluido su contrato con Navistar International Corporation, el cual tiene los derechos sobre la tecnología utilizada por la empresa mexicana. Ahora lo más seguro es que ésta sea vendida a algún consorcio a nivel mundial y así finalice un periodo de empresas automotrices mexicanas.

Lo anterior podría ser también el resultado de un triste periodo de proteccionismo, donde si bien es cierto, no se podía abrir la frontera a productos de todo el mundo, si se debió haber trabajado en el desarrollo de ingeniería mexicana, pero no se trabajó y estos son los resultados.

Después, se trató de insertar a los productores de autopartes mexicanos con las grandes armadoras establecidas en nuestro territorio pero tampoco funcionó. Con el paso de los años éstos han sido sustituidos o absorbidos por los grandes proveedores a nivel mundial. Algunos han vendido sus fábricas creyendo estar haciendo el gran negocio de su vida y realizaron todo lo contrario.

¿Cuál es el futuro que le depara a la industria automotriz en México? La respuesta segura es ser una maquiladora del mundo, establecer a México como una plataforma de abastecimiento de varios mercados donde se aprovechen los Tratados de Libre Comercio y los grandes beneficiados sean las compañías transnacionales, las cuales a cambio darán empleos –cada vez menos remunerados– al país y la paz social impere.

La venta de automotores en México seguirá atada a los ciclos sexenales, pero eso ya no importa a los grandes fabricantes como: BMW, Ford, Chrysler, General Motors, Honda, Kenworth, Mercedes-Benz/Freightliner, Navistar, Nissan, Scania, Volkswagen y Volvo, al haber encontrado la solución a lo anterior: enviar gran parte de la producción a diferentes mercados internacionales y dejar lo menos posible para el mercado nacional.

Tal vez cuando se escuche que las plantas automotrices de los grandes fabricantes establecidos en México han sido seleccionadas para la producción de automóviles y camiones globales –como el New Beetle, Sentra, Chevy, Focus, Cruizer, Suburban y Silverado, entre otros– se piense que es bueno para el país, pero desgraciadamente ninguno de estos desarrollos serán con ingeniería mexicana, sino simplemente se habrá seleccionado por la situación geográfica, arancelarias, de costos y esto las autoridades mexicanas lo tendrán como un logro de inversión de tal o cual administración. Se generarán más empleos y la industria automotriz en México se convertirá en la actividad más exportadora de toda la industria, pero nada más.

En lo que se refiere a las ventas nacionales, como ya lo apuntamos seguirán los sube y baja, dependiendo del transcurso del sexenio, El récord de ventas en México está por las 700 mil unidades, Alicia Jara, directora de análisis de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C. (AMDA), ha comentado que la industria está atrapada en esta cifra, debido a que nunca se ha superado dicho número– pero a decir de muchos analistas esta cifra puede fácilmente superar en los próximos años el millón de unidades.

La producción será a partir de 1999 cercana a los dos millones de unidades, de las cuales alrededor del 70 por ciento serán enviadas a diferentes mercados internacionales.



**Hernández Guzmán...**

**Disminuir la velocidad...**

Así es que a la industria automotriz mundial establecida en México, no le interesará más algún cascabeleo de la economía, sino al contrario sabe que en caso de encontrarse con algún bache en la economía que afecte las ventas nacionales, puede virar rápidamente sin miedo a la velocidad a una autopista de alta velocidad como es la exportación de unidades a mercados internacionales.

### Bibliografía

Automotive News, The 100 years Almanac, Detroit, Michigan, Automotive News 1996, 224 pág.

General Motors, Los primeros 60 años en México, México, DF, General Motors 1995, 189 pág.

Rodengen, Jeffrey L, The Legend of Goodyear, The First 100 years, Illinois, Chicago, Estados Unidos 1997, 251 pág.

Nosdström, Anders, Scania world, Italia 1995, 284 pág.

Costa Andre Peugeot La marca del León, Ediciones Ronald Hirle, Francia 1997, 149 pág.

Delgado de Cantú, Gloria, Historia de México Tomo 1 y 11, Editorial Alhambra Bachiller, México, D.F., 1993, 471 pág.

Pacheco, Gutiérrez, Guadalupe, Manual de normas básicas para la elaboración y presentación de trabajos periodísticos, México, DF, 1998, 28 pág.

Puga, Chistina, Hacia la sociología, Alhambra Bachiller, México, D.F., 1989, 167 pág.

Hernández Guzmán...

Bibliografía...

Trejo Delarbre Raúl, La sociedad ausente, Cal y Arena, México, D.F. 1993, 154 pág.

Monsivais, Carlos, A ustedes les consta Antología de la Crónica en México, México D.F, 365 pág.

## Hemerografía

### Automotores

Silva Miguel, Parabrisas, Revista Automotores, Mensual año 3 No. 25, julio 1998, pp. 2-3.

Parabrisas, Revista Automotores, Mensual año 3 No. 26, agosto de 1998 pp 2-3.

Parabrisas, Revista Automotores, Mensual año 3 No. 27, septiembre de 1998 pp 2-3.

Parabrisas, Revista Automotores, Mensual año 3 No. 28 octubre de 1998 pp 2-3.

Parabrisas, Revista Automotores, Mensual año 3 No. 29 noviembre 1998 pp 2-3.

### Diario Oficial de la Federación

Decreto que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, a partir del 1 de septiembre de 1964. México, D.F., 25 de agosto de 1962, p. 4-5.

Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz, México, D.F., 24 de octubre de 1972, p. 3-8.

Decreto para el fomento de la industria automotriz, México, D.F., 20 de junio de 1977, p. 2-8.

Acuerdo que establece las reglas de aplicación del decreto para el fomento de la industria automotriz, México, D.F., 19 de octubre de 1977, p. 3-9.

Decreto para la racionalización de la industria automotriz, México, D.F., 15 de septiembre de 1983, p. 3-10.

Decreto que otorga exenciones a los automóviles compactos de consumo popular, México, D.F., 2 de agosto de 1989, p. 6-8.

Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz, México, D.F., 11 de diciembre de 1989, p. 2-16.

Decreto por el que se reforma y adiciona lo relativo al fomento y modernización de la industria automotriz, México, D.F., 8 de junio de 1990, p. 21-22.

Decreto que reforma y adiciona el diverso para el fomento y modernización de la industria automotriz, México, D.F., 31 de mayo de 1995, p.31-37.

El Indicador Automotriz

Salgado Dante, Inversión con visión al Siglo XXI, Periódico Indicador Automotriz, mensual año V, Núm 55, pp. 1-6.

Briones Carolina, Retos de la globalización, Periódico Indicador Automotriz, mensual año V, Núm 56, pp. 1-22.

Transportes y Turismo

García Díaz Raúl, Ford Cuautitlán, Revista Transportes y Turismo, México D.F., mensual año 42, No. 1015, pp. 3-5.

BMW incrementa su inversión en México, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año 42, No. 1012, pp 16-17.

Lira Plaza Guillermo. El Accord hecho en México, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año 43, No. 1016, pp. 4-5.

Comentarios de la industria, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año 45, No. 1046, pp. 12-18.

Comentarios de la industria, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año 45, No. 1047, pp. 5-7.

Comentarios de la industria, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año 45, No. 1048, pp. 16-19.

Hernández Guzmán Marco Antonio, Comentarios de la Industria, Revista Transporte y Turismo, México, D.F., mensual año 45, No. 1049, pp. 16-17.

BMW Parámetro para Mercedes-Benz, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual, año 42, No. 1012, pp. 18-19

La producción de unidades de transporte sigue a la baja, Revista Transportes y Turismo, México D.F., mensual año 43, No. 1024, pp. 42-43.

Volvo siempre ha tenido éxito en los nuevos mercados, Revista Transportes y Turismo, México D.F., mensual año 43, No. 1016, pág. 26.

Ofrecemos calidad mundial: Scania, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año 42, No. 1010, pp. 12-15.

Centros de Producción de la Industria Automotriz en México, Revista Transportes y Turismo, México, D.F., mensual año 44, No. 1031, pp. 36-37.

Hernández Guzmán...

Bibliografía...

Villanueva Pedro, Breve Historia del Autotransporte en México, Revista Transportes y Turismo, México D.F., mensual año 42, No. 1008, pp. 17-19.



**Hernández Guzmán...**

**Fuentes vivas...**

**Fuentes vivas**

**Juan Manuel Arriaga**

Presidente de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C. (Amda). Entrevista realizada el 17 de enero de 1999.

**Franz Baumgartner**

Presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (Amia). Entrevista realizada el 11 de diciembre de 1998.

**Herminio Blanco**

Secretario de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (Secofi)  
Entrevista realizada el 28 de octubre de 1998.

**Fausto Cuevas**

Director general de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (Amia). Entrevista realizada el 19 de diciembre de 1998.

**Oscar Véjar De la Barrera**

Director general de la Industria Nacional de Autopartes, A.C. (Ina).  
Entrevista realizada el 19 de diciembre de 1998.

Hernández Guzmán...

Fuentes vivas...

**César Flores Esquivel**

Director general de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (Anpact). Entrevista realizada el 24 de noviembre de 1998.

**Federico Körte**

Presidente de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (Anpact). Entrevista realizada el 9 de diciembre de 1998.

**José Manuel Machado**

Presidente y director general de Ford Motor Company en México. Entrevista realizada el 11 de diciembre de 1998.

**Stefaan Peeters**

Analista del Grupo Financiero Banamex-Accival. Entrevista realizada el 17 agosto de 1998.

**Gustavo Saavedra**

Director de Industrias de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (Secofi). Entrevista realizada el 18 de diciembre de 1999.

**Armando Soto Armenta**

Director de servicio automotriz del Centro de Investigaciones Económicas de México. Entrevista realizada el 17 de octubre de 1998.