

la industria automotriz
en méxico

margarita camarena luhrs



instituto de investigaciones sociales
universidad nacional autónoma de méxico

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Centro de Investigaciones Sociales, México, D.F.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES

COIX&M VE SIRTOMOTUA AIBBUCI
Cuaderno de Investigación Social núm. 6

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES

Director: Julio Labastida Martín del Campo

Secretaria académica: Cecilia Andrea Rabell

CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN SOCIAL

Coordinador: Carlos Martínez Assad

Portada: Waldo Gomezgil

Edición al cuidado de Eleazar López Zamora

Distribución: Armida Vázquez Alarcón.

Torre II de Humanidades, 7º piso, Ciudad Universitaria, México 20, D. F.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Margarita Camarena Luhrs

Primera edición: 1981

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Margarita Guzmán Luján

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES

Carretera México-Toluca, s/n

Querétaro, Querétaro

Publicación de la Universidad Nacional Autónoma de México

Reservados todos los derechos. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la cita en libros y artículos científicos.

ISBN 968-601-000-0

DR © 1981 Universidad Nacional Autónoma de México

Ciudad Universitaria, México 20, D. F.

DIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES

Impreso y hecho en México

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

México 1981

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Margarita Camarena Luhrs

INTRODUCCIÓN

1] En este trabajo me propongo mostrar algunos rasgos del proceso de desarrollo de la industria automotriz en México y de las grandes empresas que en él han participado. Lo he elaborado tratando de destacar aquellos factores económicos que señalan los cambios más significativos en su proceso expansivo.

La periodización del desarrollo de la industria automotriz que sugiere lo anterior, sirve de eje en la descripción del proceso y proporciona la base para el esquema general del trabajo. Ya que la industria automotriz realmente cobra importancia con el desarrollo industrial del país en los años sesenta, presento muy someramente las características de lo que se ha delineado como tres períodos previos, poniendo énfasis en su desenvolvimiento posterior.

Para ubicar el desarrollo de la industria automotriz en México, expongo en la introducción algunos aspectos de la formación internacional de las grandes empresas automotrices intentando destacar con ello el hecho de que su arraigo en nuestro país obedece no sólo a condicio-

nantes internos, sino también a la dinámica e importancia que esta industria y sus empresas tuvieron en el período de desarrollo capitalista que abarcó hasta la segunda guerra mundial.

Muestro cómo una vez redefinido el papel de la industria automotriz en la división internacional del trabajo, cobra importancia su desenvolvimiento en países como México y cómo, en razón de los agravamientos estructurales que limitan el proceso de industrialización en esos años, la producción automotriz surgirá —condicionando su desarrollo posterior— bajo la proyección de los intereses del capital extranjero.

La tendencia global del desarrollo automotriz en México y los rasgos particulares de sus momentos de cambio y transformaciones más importantes, se presentan en el primer capítulo. En el siguiente he querido desarrollar las características de la asociación entre diferentes fracciones del capital y las modificaciones en la estructura de la producción automotriz a partir de los años sesenta. Destaco, por último la dinámica general reciente de la industria automotriz en México.

Este trabajo ha sido elaborado para el "Seminario de Empresas y Conflictos Laborales" del IISUNAM. Es resultado de la revisión de una parte de mi tesis de licenciatura y de la sistematización de la información de algunas empresas automotrices.*

2] Entre las industrias que se desarrollaron durante la fase imperialista del capitalismo, destacan la industria automotriz y las grandes empresas que en esta actividad se desarrollaron.

En el marco de la expansión internacional del capital, la industria automotriz contribuirá a la diversificación de las actividades industriales y a estrechar los vínculos tecnológicos entre las ramas de la economía. Su participación en este proceso vuelve un tanto impreciso el eje principal de su actividad puesto que surgirá y se desenvolverá integrando distintos sectores de la producción industrial.

Si bien el automóvil, el conjunto de vehículos de transporte y sus partes, orientan el objeto de la actividad de las grandes empresas de la industria automotriz, los productos no son los más apropiados para señalar su radio de acción, aunque lo expresen. El frecuente entrelazamiento de líneas de producción que modifica las características de la división social del trabajo, modifica también las posibilidades de representar una empresa o unidad de producción de acuerdo al producto que elabora. De ahí que sea necesario utilizar criterios que muestren tanto el concurso de las actividades o procesos que involucra la producción auto-

* *Capital monopolista e industria automotriz en México*, tesis profesional, Facultad de Economía, UNAM, México, enero de 1979. Las cronologías de las empresas se encuentran como documento preliminar en el archivo de empresas del proyecto mencionado.

motriz como la influencia que ejerce a través de éstas sobre el resto de la actividad económica.¹

Podría tomarse la invención del motor de combustión interna, o motor de explosión, como un aspecto central del desarrollo de la producción automotriz, pero siendo ésta la base de la producción automotriz, lo que hay que destacar es la importancia que tuvo en el desarrollo de sistemas de producción que contribuyeron a modificar la composición orgánica del capital, acelerando el ritmo de la acumulación y posibilitando la obtención de ganancias crecientes, es decir, la influencia que el motor de combustión interna ejerció sobre el eje de la reproducción del capital, base de la extensión de las grandes empresas que en esta actividad operan.

Ha sido tal la importancia de la producción de motores de combustión interna en el transporte, que el impacto que tuvo en el desarrollo de la actividad económica se ha comparado con el de la máquina de vapor y el ferrocarril, precisamente porque hizo posible de manera directa, y en muchos casos indirecta, innovaciones que alcanzarían a una amplísima gama de productos, diversificaron la composición de la producción industrial, posibilitaron también la movilización de grandes masas de capital, se convirtieron en un poderoso estímulo de la actividad

¹ Para darse una idea de los productos y actividades que la industria automotriz ha entrelazado, podemos considerar que su producción se traduce en el consumo de acero, hule, petróleo, vidrio, hierro, aluminio, plomo, cobre, plástico, textiles, etc., y que su influencia se ha extendido no sólo a gran cantidad de actividades secundarias, sino también a la construcción de carreteras, creación de servicios de mantenimiento y reparación de vehículos, entre otros.

industrial e hicieron de la industria automotriz uno de los centros mundiales más dinámicos de la acumulación de capital.²

La industria automotriz resulta un claro exponente de las nuevas pautas y exigencias del desarrollo capitalista. Requirió desde sus orígenes cuantiosas inversiones en acuerdo al alto grado de concentración del capital que exigió su operación. El logro de mayores niveles de eficiencia e intensidad del trabajo, la puesta en práctica de diseños y estructuras innovadoras en el transporte, los sistemas organizativos y de producción que impulsó, son algunos de los rasgos de su desenvolvimiento que hacen patente su influencia en la economía.

El desarrollo de la industria automotriz, al vincularse estrechamente con los aspectos esenciales de la expansión internacional del capital alcanza esta misma proyección. La formación de esta industria y de las grandes empresas que en ella operan, muestra las diferencias del proceso de monopolización en cada país, diferencias que por sí solas no alcanzan a expresar la importancia de la industria automotriz dentro de la economía mundial capitalista, y aunque sirven de base para su proyección internacional, necesitan ser definidas dentro de la dinámica internacional del proceso de acumulación de capital.

El funcionamiento de la producción automotriz en el período que va de principios de siglo a la segunda guerra mundial, toma la forma de monopolio como respuesta a los cambios en la naturaleza expansiva del capital. Las características más importantes de la estructura de la

producción automotriz se configuran en este período y se consolidan pocos años después de la segunda guerra. Este período tiene gran importancia para la comprensión de la industria automotriz en la actualidad. En él se pueden encontrar los trazos fundamentales que para los años veinte caracterizaron el producto que le sirve de base: el motor de combustión interna y el automóvil, las causas de su desenvolvimiento posterior y también los elementos que hicieron de esta industria uno de los apoyos principales de la reproducción del capital.

La industria automotriz alcanzó su proyección internacional hacia 1915, y quizá desde algunos años antes, cuando las grandes empresas ya habían generalizado las nuevas características de funcionamiento del capital en los diversos países capitalistas, y una vez que la producción automotriz se había desenvuelto al grado en que las grandes empresas que iniciaban su conformación, no podían dejar de tomar en cuenta sus respectivos avances para delinear sus políticas de expansión. La dinámica de las grandes empresas se ha ido estrechando cada vez más, expresando con ello uno de los aspectos más importantes de la ampliación de su poderío económico.

Las relaciones entre las grandes empresas de la industria automotriz se expresan en la producción a través de las mejoras técnicas que en cierto modo impulsa la competencia delineando formas características de organización en cada una de ellas. Sobre esta base, la competencia entre las grandes empresas expresa, a través de los precios de monopolio, las relaciones que las vinculan en la lucha por el control y expansión de los mercados. Estas relaciones también se manifiestan en el estímulo que ejercen sobre las in-

² P. Baran y P. Sweezy, *El capital monopolista*, p. 175.

dustrias secundarias y conexas a la automotriz.

Las grandes empresas de la industria automotriz entablan relaciones en el plano de la producción, influyendo recíprocamente sobre la dinámica expansiva del capital, y por ello en el plano de la competencia y en la lucha por el control de los distintos mercados nacionales.

Un ejemplo de ello se observa en el impacto que los sistemas de producción desarrollados por Henry Ford tuvieron sobre la mayoría de los constructores de automóviles, tanto en los Estados Unidos como en el resto del mundo. Las innovaciones introducidas por Henry Ford, como la banda sin fin, permitieron reducir considerablemente el tiempo de ensamblaje de los automóviles y reestructurar la división técnica del trabajo, además de que lograron disminuir los precios de venta, factores que la competencia exigía.³

El crecimiento de la producción en esas condiciones permitió disminuir el precio de venta de los automóviles, aumentar el volumen de ventas, y dar forma, a partir de 1908, año de construcción del famoso modelo "T", a una de las pautas de comportamiento más importantes de las grandes empresas, pues el mayor ritmo de crecimiento de las ganancias que la determinación de precios de monopolio permite en esta industria, obliga también a los fabricantes a reducir el costo de operación constantemente, por lo que la introducción de innovaciones en los sistemas de producción —para expandir la capacidad productiva e incrementar la pro-

ductividad del trabajo— exigirá una cuidadosa proyección, pues acelerar el ritmo de acumulación de capital tenderá a desproporcionar el crecimiento de la producción.⁴

La introducción de sistemas de trabajo en serie, en las plantas de Ford, era minuciosamente estudiada a través de una "organización racional", que modificando la base técnica de la producción, serviría de modelo en Inglaterra a la Nuffield Organization que dirigía William R. Morris, quien desde 1921 se apoyó en el estilo de trabajo de Ford, y dio origen a uno de los más importantes grupos financieros de este país, la British Motor Corporation (BMC).⁵ En Alemania, los

⁴ Lo cual se apreció en la economía norteamericana en el estancamiento de 1907 a 1915, y en la economía mundial en la depresión de 1921, que alcanzó su mayor expresión en los años treinta. P. Sweezy. *El capitalismo moderno y otros ensayos*, p. 19.

⁵ Esta empresa se unió con la fábrica Austin Motor Co., en 1952, la cual tendría hasta ese año un desarrollo independiente, mientras que la primera, incorporaría paulatinamente a varias empresas. La fábrica de Austin se fundó en 1910, triplicando su producción al iniciarse la primera guerra mundial. Durante estos años, y al igual que todas las industrias de los países en guerra, se dedicó a la producción de material bélico. Para 1922, sus automóviles eran ampliamente aceptados, su producción se desarrollaría ininterrumpidamente durante 17 años, de modo que en 1939, alcanzaba la cifra de 90 000 automóviles al año. Durante la segunda guerra mundial, produjo motores, aviones, cascos, granadas y todo tipo de municiones. En 1947, el modelo A 40 de esta fábrica se vendía en los Estados Unidos masivamente. En 1951, fabricaba 162 000 vehículos al año. En este momento iniciaría las gestiones para la fusión con W. R. Morris.

Los antecedentes de la Nuffield Organization, aparecen desde 1921, cuando la economía de Inglaterra resentía los efectos de la crisis de una manera más acusada que el resto de Europa. Así, varias empresas enfrentaban serias dificultades económicas, adquiriendo Morris de esta manera la Hotchkis, que surgió a partir

³ H. Braverman. *Trabajo y capital monopolista. La degradación del trabajo en el siglo XX*, pp. 176 y 177.

hermanos Opel aplicaron los sistemas de producción que habían estudiado en la fábrica de Ford en la ciudad de Detroit, después de la primera guerra mundial.⁶

de la producción de guerra, fabricando ametralladoras y la filial de ésta que operaba en Francia. En 1923, adquirió una empresa que producía radiadores, la F. G. Wrigley & Co., equipándola para producir camiones. En 1938, había adquirido la fábrica de carburadores S. U., la Hollick & Pratt que construía carrocerías y otra fábrica de radiadores, la Osberton Radiators. Completaría su línea de vehículos de transporte adquiriendo en 1927 la Woseley Motors, que pertenecía al Trust Vickers, fabricando autos de gran lujo. En 1938, compraba la fábrica de Riley, llegando a producir todas estas empresas 120 000 vehículos anualmente. Destacaban entonces sus automóviles deportivos "M.G." y los "Morris minor", llegando a ser después de la segunda guerra, uno de los complejos industriales más importantes de ese país. *Enciclopedia CEAC del Motor y Automóvil. Historia del Automóvil. Tomo 9, Barcelona, 1973, pp. 649 a 652 y 655 a 657.*

⁶ La fábrica Opel puso en práctica la producción de un automóvil de precio muy reducido, siguiendo los lineamientos de Ford, una vez que sus instalaciones fueron reconstruidas después de la guerra. Tras continuas rebajas en 1927 y 1928, desarrollaron una línea de investigación y experimentación muy singular, la propulsión de vehículos terrestres por medio de cohetes, mientras que los demás fabricantes trabajaban sobre motores de explosión. El modelo que resultó de estas investigaciones fue el Opel RAK 2 que alcanzó la velocidad de 200 km por hora, pero la propulsión a reacción aplicada en los automóviles no tendría resultados prácticos. Y a pesar de la aceptación de sus automóviles, y del crecimiento de sus fábricas que ya daban ocupación a más de 8,000 obreros, la crisis que afectó los países capitalistas desde fines de 1928 colocaría en difíciles condiciones a la fábrica, que se convirtió en sociedad anónima tratando de sortear la situación. A principios de 1929, recibieron una oferta de la General Motors, Corp.; ésta se interesaba en la compra del 80% de las acciones, pagando además un 250% por encima del precio nominal, y los Opel aceptaron. Para 1931, la General Motors era dueña absoluta de las fábricas de Russelsheim. A partir de este momento desarrollaría una expansión importante hasta 1939. *Enciclopedia CEAC...*, pp. 600 a 603.

Por su parte, Citroën, en Francia, empieza la fabricación de automóviles con las características que había observado en las plantas de Detroit, y entre 1921 y 1922 inicia la producción en serie; Louis Renault, reorganizaba entonces sus instalaciones preparando un modelo popular con el mismo sistema.⁷ La planta Fiat, en Italia, aplicó también las técnicas desarrolladas por Ford.⁸

⁷ La fábrica Citroën inició haciendo la competencia al constructor más importante de Francia en aquel entonces, Louis Renault. Citroën introduce una serie de innovaciones en los automóviles que fabrica; quizá lo más significativo de esta fábrica sea el empleo de la publicidad. En el afán de promover las ventas, fabrica tres modelos distintos en escasos dos años; valiéndose de lo reducido de sus precios se hace de cierta popularidad y ensaya continuas modificaciones en la construcción de nuevos modelos. Pero la expansión de su fábrica no proporciona la aplicación de sistemas de producción novedosa y la experimentación con las finanzas. Invierte cuantiosas sumas en un sinnúmero de experimentos de tipo industrial antes de haber consolidado su posición. Crea en 1925, la primera compañía de taxis parisiense después de la guerra, y sin definir un sentido claro a su actividad, enfrenta en 1928 serias dificultades económicas, viéndose obligada a aceptar la ayuda que le proporciona la Banca Lazard; quiebra en 1934. Los Michelin continuarían la obra de Citroën, llegando a producir automóviles de reconocimiento muy extendido en Europa, de los cuales se derivó en 1955, el Citroën DS., que se fabrica hasta la década de los setenta. *Enciclopedia CEAC...*, pp. 517 a 533.

⁸ Por su parte, las fábricas de Renault, que iniciaron sus operaciones antes de la primera guerra mundial, se vieron detenidas durante la guerra, viéndose obligadas a parar la fabricación automotriz y producir armamento. Renault fabricó motores para los aviones A-12 de reconocimiento, y obuses —que produjo en menor cantidad que Citroën pero más baratos—, diseñó, también, automóviles blindados con torretas para ametralladoras, camiones para transporte de tropas y tanques de cuatro y siete toneladas. En 1923, las fábricas de Billancourt resurgen técnicamente, cuando los motores de aviación que fabrican tendrán reconocimiento por su calidad, y los récords de velocidad mundial. Apa-

Las relaciones que vincularon a las grandes empresas en la lucha por el control de los mercados a través de los precios de monopolio, tuvieron gran importancia en la conformación de la industria automotriz. Por ejemplo, cuando Ford cuadruplicó la producción en 1919 —fabricó 4 000 automóviles diarios— al estimular las ventas y extender su red de distribuidores, logró una nueva rebaja en sus precios que le permitió dominar la competencia automotriz en los Estados Unidos. En 1920, la medida extrema de reducir los precios de los vehículos por debajo del costo de producción ya se encontraba entre las medidas a que echarían mano los monopolios para enfrentar la sobreproducción.⁹

rece en este año el primer automóvil ligero de la Renault, que en 1929 tuvo una aceptación importante. En 1935, las fábricas son enormes, contratan cerca de 35 000 obreros. Después de la segunda guerra mundial la fábrica es adquirida por el Estado, y en 1948, fabrica un modelo con tales características, que se fabricó hasta 1961. *Enciclopedia CEAC...*, pp. 536 a 538 y 698.

La Fiat es una de las más importantes fábricas de automóviles de Europa, después de 1920 fue la primera fábrica de automóviles en Italia; esta planta tenía el mayor personal ocupado y la mayor producción en Europa. En 1918, fabricaba además de automóviles y camiones, motores de avión, para 1927, la empresa se expandía aceleradamente. En 1935, daba empleo a 44 000 obreros. Tres años más tarde, inauguraba un gran complejo industrial que ocupaba 70 000 personas, producía además de automóviles, camiones, tractores, vehículos industriales, aviones, autobuses, tranvías, automotores y grandes motores diesel marinos. Después de 1945, la producción de automóviles sería muy grande. *Enciclopedia CEAC...*, pp. 642 a 647.

⁹ Gran cantidad de empresas se fue a la quiebra, entrando en paro forzoso tres millones de trabajadores. *Enciclopedia CEAC...*, p. 679.

Y las consecuencias desastrosas del auge que resultó después de la guerra, lograron interrumpirse sin ser suprimidas, lo cual culminaría en 1929, con el gran colapso de la economía. P. Baran y P. Sweezy. *Op. cit.*, p. 187.

La competencia que enfrenta y relaciona los monopolios también se puede observar en las formas que adopta la compra de compañías, el establecimiento de filiales, o la creación de nuevas empresas no directamente vinculadas con la producción automotriz, y en las adaptaciones que las empresas introducen de acuerdo a las condiciones particulares del mercado en que operan sobre las características de la producción de automóviles e inclusive sobre la estructura organizativa que desarrollan.

Todo ello está presente en varias grandes empresas, pero el caso de la Ford es ejemplar. Esta empresa, que debió de manera destacada las características de su formación al desarrollo de innovaciones en la producción, se fortaleció también a través de la compra de compañías como la Lincoln en 1922, la fundación de la Mercury y del establecimiento de filiales en Europa. En 1920, fundó en España la compañía que en 1965 sería colaboradora de la Massey Ferguson; en Alemania en 1924 la marca Ford adquirió personalidad propia desarrollando, prácticamente desde 1930, una serie de modificaciones que la adaptaron a este mercado; destacó el modelo Eifel en 1935, y el Ford Taunus en 1939. En Inglaterra, este monopolio produjo los automóviles Anglia, y posteriormente el Cónsul, el Zephir y el Cortina. En Francia, controló a la compañía Simca de 1954 hasta 1958, año en que Chrysler compró la participación de Ford.¹⁰

Las relaciones entre las grandes empresas automotrices también se expresan a través de la movilización del capital hacia industrias secundarias y hacia diversas actividades económicas, como se

¹⁰ *Enciclopedia CEAC...*, pp. 686 a 691.

puede apreciar en el hecho de que la inversión de capital que la industria automotriz generó en actividades productivas como la hulera, la vidriera, no digamos en la industria del petróleo, resultó mayor que la que fue capaz de absorber. Esta inversión tuvo una considerable influencia sobre todo el proceso de suburbanización —crecimiento de las ciudades, construcción de carreteras—, sobre el aumento de servicios tales como gasolineras, talleres de reparación, moteles, centros de veraneo, etc. De ahí que las grandes empresas también se enfrenten en la lucha por el control de nuevas industrias.¹¹

La influencia de las empresas automotrices en el desarrollo de la actividad económica abarcó aspectos que rebasan los cambios en la composición de la producción industrial. Configuró uno de los más importantes estímulos a la economía capitalista, como en los Estados Unidos, donde las ventas de material bélico y ayuda militar a los países europeos jugaron un papel tan importante durante la primera guerra mundial. A partir de entonces y hasta la segunda guerra, la industria automotriz fue uno de los principales apoyos del proceso de acumulación de capital.¹²

El agudizamiento de las contradicciones que desembocó en la primera guerra mundial, puso de manifiesto la influencia que la industria en general, y específicamente la automotriz, tuvo sobre el brusco aumento de la mecanización de la lucha armada.¹³ La construcción de vehículos, armas y municiones para la guerra, trans-

formó el empleo del potencial instalado en esta industria al desarrollar una serie de innovaciones tecnológicas.

La guerra imperialista y la producción de materiales para este propósito generalizaron la militarización de las economías de los países beligerantes. El nivel de la producción y el de avance de los medios de comunicación y de transporte que habían alcanzado hasta el momento los países capitalistas desarrollados evidenció la determinación de lo económico sobre la supremacía militar,¹⁴ del potencial industrial sobre la capacidad económico-militar.¹⁵ Por ello, la industria automotriz, a la sazón uno de los centros más dinámicos de la economía, lo fue también de la movilización militar de los recursos económicos de los países en guerra.

La militarización de la economía exigió de la industria automotriz y de otras, una producción de guerra más o menos constante, sobre todo a partir de la segunda guerra mundial.¹⁶ La producción de material bélico requerirá el concurso directo o indirecto de todas las ramas de la economía;¹⁷ la producción de aviones, cohetes, radio-electrónica, buques, artillería, armamento de infantería, municiones, material blindado, los medios de transporte, los derivados del petróleo y otros productos industriales, reciben en su desarrollo la influencia de la demanda bélica del Estado en mayor medida que otras industrias, precisamente porque el consumo civil y militar de estos productos se diferencia poco.¹⁸

¹¹ P. Baran y P. Sweezy, *Op. cit.*, p. 175.

¹² *Ibidem*, pp. 186 y 187.

¹³ R. Faramazián, *Los Estados Unidos: Militarismo y economía*, ed. Progreso, Moscú, 1975, p. 62.

¹⁴ *Ibidem*, p. 57.

¹⁵ *Ibidem*, pp. 73 y 75.

¹⁶ *Ibidem*, p. 60.

¹⁷ *Ibidem*, p. 172.

¹⁸ *Ibidem*, p. 182.

De esta manera, la industria automotriz se desarrolló muy estrechamente vinculada con la militarización de la economía; por eso es importante considerar la influencia que sobre esta industria tuvo el predominio de la producción militar en la economía, y la relación que guarda respecto al desarrollo de fuerzas que contrarrestan la tendencia al estancamiento del sistema capitalista mundial.¹⁹

La relación entre las grandes empresas automotrices afectó directamente su des-entrevimiento interno, como una proyección de la dinámica que en su conjunto presenta el capital sobre la expansión de sus distintas fracciones individuales. Por ello es posible relacionar la dinámica de su reproducción a nivel internacional y establecer las líneas que apoyan la tendencia a la integración de las grandes empresas automotrices en cada país.

Las distintas formas de unión, asociación o combinación entre empresas de la industria automotriz, que expresan la intensificación de la concentración y centralización del capital durante las primeras décadas del siglo, presentan una serie de peculiaridades. Entre ellas sobresale la formación de grupos financieros, que resultan de la combinación de los capitales bancarios con los industriales y da lugar a la formación de una tercera empresa que se organiza como consorcio, o bien a una fusión más flexible que no entraña la formación de una nueva empresa sino la limitación de la independencia de las empresas que se asocian de acuerdo con intereses comunes. La unión entre grandes empresas se expresa también a través del "sistema de participaciones", que en ocasiones sirve de base a

la formación del grupo financiero; se complementa con la "unión personal" que permite integrar al monopolio las filiales o submatrices de una empresa determinada, y con los servicios financieros y técnicos que permiten ampliar la esfera de control de la gran empresa.

Los centros de organización de la gran empresa se valen de los más diversos recursos para incrementar real e incluso formalmente la esfera de su dominación; llegan en ocasiones a mezclar la influencia de los grandes grupos empresariales en la lucha por la obtención de las mayores ganancias, e inclusive la penetración de estos grupos entre sí llega a manifestarse como una de las formas más importantes del proceso de monopolización de la economía capitalista.²⁰

En Inglaterra, el desarrollo de grandes empresas automotrices muestra particularmente la unión de fábricas dispersas para formar grandes complejos industriales. Este país es el que cuenta con el mayor número de empresas automotrices, de las cuales 17 son las más importantes en la actualidad. Estas empresas se conformaron al amparo de cinco grupos financieros ingleses.²¹ Y aunque la integración definitiva de estas empresas se realizó, básicamente, después de la segunda guerra, tres de los cinco grupos se relacionaban con la industria automotriz anteriormente.

El más importante de ellos surgió de la British Motor Corporation que ya mencionábamos, la cual a partir de la sucesiva incorporación de empresas automotrices formó en 1952 la base de un

¹⁹ *Ibidem*, pp. 172 y 182. P. Sweezy, *El capitalismo moderno...*, p. 20.

²⁰ Varios Autores, *Economía política del capitalismo*, pp. 195 a 201.

²¹ *Enciclopedia CEAC...* Tomo 9, p. 648.

importante grupo financiero. El segundo grupo automotriz en importancia en Inglaterra, no tiene un origen propiamente industrial. La Rootes Motor Ltd., fue fundada por una familia de vendedores de automóviles; después de la primera guerra llegó a ser el más importante distribuidor de vehículos automotores en ese país. Se inició en la actividad comercial y paulatinamente fue introduciéndose en la producción automotriz, mediante frecuente compras de empresas fabricantes de autos y partes de automóviles que se encontraban en difíciles condiciones financieras. Gracias a su sólida organización de ventas lograron conformar un grupo empresarial que fabricaba, ya en los años treinta, los más diversos vehículos.²²

Otro grupo monopólico inglés es el que formaron la empresa Standard, que fabricaba automóviles desde 1903, y la sociedad que ésta adquiriría en 1945, llamada Triumph, fundada en 1923 y que también fabricaba automóviles.²³ Y por

²² *Ibidem*, pp. 659 y 660.

Después de la segunda guerra, la protección que el Estado inglés otorgó a esta compañía, le permitió reconstruir sus fábricas, haciéndose cargo en 1955, de una nueva fábrica, la Singer Motor Ltd., por ese tiempo el trust más importante de Inglaterra. *Ibidem*, p. 661.

²³ La empresa Triumph, trabajaría en la construcción de un automóvil que incorporase todos los adelantos que podían aplicarse en autos de cilindrada media. El motor de cuatro cilindros que resultó del trabajo de esta planta una vez fusionada con la Standard, se aplicó tanto a automóviles como a tractores, diseñados por Harry Ferguson. Esta empresa entraba en tratos con la Leyland Motors Ltd., para la fabricación de camiones, completando así la red de productos del grupo. La sociedad tomaría el nombre de esta fábrica de camiones, denominando Triumph a todos los vehículos automóviles. En 1966, incorporaban a la fábrica Rover, que producía el vehículo "todo terreno", posiblemente el más perfecto del mundo, el "Land Rover". *Ibidem*, pp. 666 a 669.

último, no podría dejar de mencionarse la Rolls-Royce que fabricando automóviles de gran lujo, forjó la base para la fabricación de motores de aviación.²⁴

En Alemania fueron frecuentes los acuerdos entre empresas automotrices; su fusión no fue resultado, en la mayoría de los casos, de la desposesión de fabricantes, sino de la asociación de diversos productores para formar una nueva empresa. Aunque los bancos tuvieron un papel importante como apoyo a esta industria, la integración entre empresas se desarrolló generalmente a partir del capital que la producción automotriz ampliaba. Las condiciones del proceso de monopolización de este país propiciaron una intensa centralización del capital, y obligaron generalmente a la unión de varias empresas entre sí para hacer frente a las condiciones del desarrollo mundial capitalista.

Este proceso se ejemplifica en la unión que formaron en 1926 las dos más grandes compañías de la industria automotriz alemana: la Daimler y la Benz, que formaron la Daimler-Benz, A. G. y fabricaron la marca Mercedes-Benz.²⁵ Otro

²⁴ Otro grupo inglés de gran fuerza financiera, que no se menciona en el texto, es el que fundó William Lyons, y que fabricó los automóviles "Jaguar". Aunque algunas de las empresas que apoyaron la formación de este grupo tienen su origen en los primeros años de la industria automotriz, como es la Daimler, que había absorbido a la fábrica de motocicletas y armamento B.S.A. en 1910 y a la empresa F. W. Manchester en 1931, y que sería adquirida por este grupo que se configuró plenamente en 1954, surgiendo a semejanza del Grupo Rootes, a partir de la adquisición de una serie de empresas, tomando la forma de trust. *Ibidem*, p. 672.

²⁵ *Ibidem*, p. 590.

Estas dos fábricas surgieron antes de la primera guerra mundial; durante ésta se dedicaron a la construcción de armamento bélico, construyendo motores para la aviación y la marina.

grupo que se formó en el período de entre guerras y que ilustra en cierta forma la participación de los bancos en la monopolización de la industria automotriz fue el de los hermanos Opel, que asumió la forma de sociedad anónima, tratando de sortear la crisis de 1929, y que pasó a manos de la General Motors en 1931. La N.S.U., otra empresa fabricante de autos pequeños, quebró en 1928 y fue comprada por el Banco de Dresden, que a su vez la transfirió a la Fiat italiana por un millón de marcos.²⁶

También fue destacado el proceso de formación de la famosa firma Auto-Unión, que en 1934 llegó a ser la más importante fábrica automotriz alemana. Surgió de la unión de fabricantes de distintos tipos de vehículos, que así completaron una producción que incluyó autos pequeños, medianos, de lujo y deportivos. La D.K.W., la Wanderer, y la

Paul Daimler que fue un destacado innovador en esta industria renunció a esta compañía, marchando a los Estados Unidos. Posteriormente fue sustituido por Ferdinand Porsche, quien recuperó las investigaciones que se habían desarrollado y las aplicó sobre el diseño de motores de compresión, que darían diez años de prestigio a esta marca, obteniendo los récords de velocidad más importantes. Las innovaciones continuarían desarrollándose, logrando un automóvil con motor diesel en 1937, y durante la segunda guerra, fabricaron nuevamente material bélico. *Ibidem*, p. 595.

²⁶ Esta empresa, a partir de 1929 se convirtió en una de las más importantes constructoras de motocicletas. Su importancia la constituyó la creación de un prototipo de automóvil que diseñó F. Porsche, el "Volkswagen". Desde 1934 el diseño quedó resuelto. La construcción de la fábrica que lo llevaría adelante, fue convertida durante la segunda guerra, en una fábrica constructora de material para la guerra. Se amplió la capacidad del motor diseñado para el "Volkswagen" y se dedicó a la propulsión de vehículos anfíbios, se fabricó también camiones y otros vehículos, llegando a producir cerca de 70 000 unidades durante la guerra. *Ibidem*, p. 611.

Horch & Audi, fueron las tres empresas más importantes de esta unión.

Podrían señalarse otros ejemplos en Alemania: la B.M.W. compró las patentes del Austin Seven inglés y de empresas como la Hansa, Audi, Adler, Faun, Graf & Stift, Stower y otras que fueron absorbidas por los grupos empresariales más poderosos.²⁷

En Italia y en menor medida en España, la industria automotriz se integró prácticamente gracias a la intervención del Estado. Aunque no dejaron de dominar las tendencias a la monopolización de la industria, en el caso de la automotriz el proceso de concentración y centralización del capital fue insuficiente, pues tanto en relación a la intensidad de la penetración de sus mercados por otros países, como por la inconsistencia de la producción para el mercado interno de Italia y España, las características de la competencia automotriz a escala internacional mostraron la desventaja que para estos países significó desarrollar con mayor lentitud la integración de su produc-

²⁷ La fábrica de la Auto-Union fue una de las 16 —contra las 90 que había antes— que quedaron después de la depresión de 1929-1933. Comenzó fabricando motocicletas en 1921, en 1928 iniciaba la construcción de autos pequeños, introduciendo innovaciones que la diferenciaban del resto de fabricantes automotrices, la cilindrada de sus automóviles era de 600 c.c., adaptaba la tracción delantera, colocaba el motor transversal proporcionando más espacio para los pasajeros y su precio era muy reducido. Encargó a Porsche el diseño de un automóvil deportivo, que llegaría a superar el diseño de la Mercedes, iniciando la competencia con ésta desde 1934. Ilustra uno de los medios más empleados en esta industria para promover las ventas de sus marcas a través de las competencias de automóviles, en las que grandes sumas de dinero fueron invertidas, precisamente por configurarse estos eventos como importantes promotores publicitarios. *Ibidem*, pp. 615 y 616.

ción automotriz, que resultaba de esta manera menos rentable debido entre otras cosas a la pequeñez relativa de sus mercados.

En Italia, se formaron algunos poderosos grupos monopólicos que con el tiempo y antes de la segunda guerra mundial tuvieron los mayores volúmenes de producción y las plantas de mayor capacidad productiva, pero desde principios de siglo y casi hasta la década de los treinta, el apoyo principal de esta industria estuvo en función de la exportación de vehículos automotrices hacia otros países europeos. Competía en los mercados externos mientras que en el interno no logró consolidar su posición sino con el respaldo del Estado que dedicó cuantiosos recursos financieros y apoyó la formación de grandes empresas para integrar esta industria.

Las empresas Fiat y Alfa Romeo muestran las dificultades que resintió la industria automotriz en Italia. Alfa Romeo, por ejemplo, sostuvo su producción de automóviles de lujo con los autos de carreras. En 1925, al borde de la quiebra, la Banca Nazionale di Sconto se hizo cargo de esta empresa y construyó modelos deportivos que entre 1929 y 1933 llegaron a superar a los famosos Mercedes. En este último año el organismo estatal denominado Instituto de Riconstruzione Industriale, reorganizó la empresa, nuevamente al borde de la ruina. Formó dos empresas diferentes, aunque vinculadas en su administración, que alcanzaron a partir de entonces gran importancia en esta industria.²⁸

La forma característica de integración monopolista de la industria automotriz en Francia coincide con uno de los ras-

gos que ha presentado este proceso en Alemania. Consiste en el desarrollo y aplicación de innovaciones técnicas en la producción automotriz y en las actividades vinculadas a ella; debido a que el proceso de monopolización parte de los propios productores, quienes controlan también la proyección competitiva de sus productos, la formación de las grandes empresas automotrices parte del capital industrial.

En Francia, en el período mencionado, operaron los fabricantes de vehículos, Panhard, Voisin, Peugeot, Citroën y Renault;²⁹ los más reconocidos son los dos últimos. El campo de acción de las fábricas Citroën abarcó desde la formación de una sociedad de taxis en París, hasta la investigación y el desarrollo de innovaciones tecnológicas que involucraban directamente la ingeniería del automóvil, sin olvidar la red de distribuidores y agencias de servicios para los autos de su marca. Por su parte, Renault se concretó a expandir sus instalaciones sobre la base de la fabricación de motores de avión; posteriormente desarrolló líneas automotrices.

Para terminar con esta larga lista de ejemplos, hace falta presentar el proceso en los Estados Unidos, país que después de la primera guerra mundial se convirtió prácticamente en el eje del proceso de reproducción de esta industria en los diferentes países en que se desenvuelve.

En los Estados Unidos se concentraron los rasgos más importantes de la conformación y el desenvolvimiento de la industria automotriz que estuvieron presentes en los países que se han mencionado. Las tendencias características de la ex-

²⁸ *Ibidem*, pp. 617 a 647.

²⁹ *Ibidem*, p. 537.

pansión y formación de las grandes empresas automotrices en Estados Unidos, tuvieron como rasgo significativo las maniobras financieras y especulativas que fueron desposeyendo de sus fábricas a pequeños industriales; este patrón de des-entramamiento de la industria se repitió en la del petróleo y del acero. La integración de numerosas fábricas de autos y accesorios con compañías dedicadas a otra serie de actividades configuró el modelo si bien no exclusivo, sí dominante en el proceso de monopolización de la industria automotriz.

En los Estados Unidos, la formación de la industria automotriz permitió la consolidación de tres de los grupos empresariales más poderosos en la actualidad. Antes de la primera guerra mundial ya se constituía la Ford Motor Co. y la General Motors, que junto con la Chrysler Corp. fueron los más claros exponentes de este proceso. La vinculación de estas grandes firmas con el proceso de expansión internacional de la industria automotriz, se hizo patente en la influencia que aquellas empresas que lograron fortalecerse después de la primera guerra, y permanecer aún después de la segunda guerra, tuvieron sobre la formación de las bases de las relaciones entre las grandes empresas a nivel internacional.³⁰

³⁰ La concentración y centralización del capital en esta industria fue más acelerada que en los países europeos, y las formas de monopolio que va incorporando este proceso, aun resumiéndose en los monopolios mencionados, no dejan de ser complejas. El número de fabricantes automotrices proliferó en mayor medida que en otros países, viéndose reducido considerablemente en las dos primeras décadas del siglo y aquellos que conservaron cierta independencia, estarían vinculados o subordinados a las directrices que delineaban los monopolios mencionados.

Se puede apreciar en la formación de la industria automotriz en Norteamérica que el desarrollo de la competencia impulsó a las compañías a operar en otros países, a establecer acuerdos con las empresas más poderosas en el nivel mundial, y a procurar ganar el control de materias primas, de los mercados, de las oportunidades de inversión en el exterior, etc., que les permitieron ampliar su dominación. La lucha por la extensión internacional del control de esta industria —y en ocasiones a través de ella hacia otras—, fue definiéndose como medio de supervivencia de las grandes empresas.

La formación de estas poderosas compañías se realizó a través del "sistema de participaciones" que dio pauta a la formación de poderosos grupos financieros, tanto como la "unión personal". La ensambladura del capital bancario con el industrial, se expresó de varias maneras, siempre en concordancia con los mecanismos que permitieran aumentar las ganancias del eje de estos grupos del capital monopolista, tales como la injerencia de los bancos en la administración y venta de las acciones, y la participación de estas industrias o de terceras en la propiedad accionaria de los bancos; igualmente destacaron las formas de interpenetración de las empresas filiales, o más pequeñas, que conservando un cierto grado de autonomía, eran dirigidas básicamente a partir de las decisiones y directrices que proyectaba el centro del grupo; ocupó también un lugar importante la relación con los competidores que estaban en condiciones de enfrentar su propio crecimiento en la industria automotriz.

El ejemplo más claro de ello es la competencia entre Ford y General Motors, los cuales tuvieron una formación

asaz distinta. Es la segunda la que permite ejemplificar el desarrollo de la estructura orgánica de un grupo monopolístico.³¹ Su estructura corresponde a la llamada organización múltiple, precisamente porque la red de actividades que controla centralizadamente, descentraliza las responsabilidades en divisiones y desarrolla un menor grado de organización formal.³²

Por último, hay que reiterar que la contribución de la industria automotriz a la reproducción de la economía capitalista se dejó ver claramente en las actividades de guerra, a las que durante y después de 1940 dio un apoyo fundamental. También hay que destacar que el desarrollo de esta guerra convirtió a la industria automotriz en una industria ya perfectamente configurada, pero que a partir de entonces se convirtió en un importante eslabón de la industria militar, ésta se convirtió en eje de la reproducción del capital. La producción bélica impulsó en adelante el crecimiento

³¹ La dinámica del capital monopolista muestra también la dirección del desarrollo de la investigación científica y tecnológica que se aplicó a los problemas de la ingeniería del automóvil y al desarrollo de máquinas, equipos y sistemas de organización de la producción. Braverman, *Op. cit.*, p. 224.

³² Después de la segunda guerra mundial, contará con más de 100 plantas en 52 ciudades del mundo, habrá expandido también sus sucursales en el extranjero. J. Vázquez, *Administración de la producción. Teoría de organización, dirección, planificación y control*, p. 164.

de la automotriz en los países desarrollados, pero no solamente, ya que, a partir de esta fecha, el traslado de las plantas e instalaciones automotrices hacia los países subdesarrollados, tiene la función de un destacado afluente de ganancias para las grandes empresas automotrices que tratan de situar sus capitales en actividades más acordes con la dinámica de la reproducción del capital, en la que, como se señaló, la industria automotriz paulatinamente integra y subordina a la producción militar.

A partir de los años treinta y sobre todo desde la segunda guerra mundial se pueden apreciar tendencias en la división internacional del trabajo que expresan las nuevas necesidades de acumulación de los países desarrollados, reubican el papel de la industria automotriz en el plano internacional, y particularmente en el desarrollo industrial de los países subdesarrollados.

De esta manera, las grandes empresas automotrices, a la vez que trasladan sus recursos hacia los países subdesarrollados, se colocan en la industria de guerra y en las telecomunicaciones, por ejemplo. La movilización de estos capitales hacia otro tipo de ramas y países, así como la reubicación de las bases de su reproducción delinean el contexto en que se desarrolla la industria automotriz en países como México.

PERIODIZACIÓN DEL DESARROLLO AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Hacia 1950, la industria automotriz internacional quedó estructurada de manera definitiva al transformar su papel dentro de la expansión internacional del capital e involucrar directamente a los países subdesarrollados. En México dio origen a una de las industrias más dinámicas.

La industria del automóvil en México surgió dotada de un alto grado de concentración del capital y su desenvolvimiento estuvo caracterizado por los patrones de expansión internacional de las grandes empresas automotrices. De ahí que desde el inicio de la producción automotriz en México, haya estado regida por la estrategia e intereses del capital extranjero, principalmente norteamericano.

La industria automotriz en México partió de la comercialización de vehículos de transporte promocionados por las grandes empresas automotrices extranjeras. Su instalación en el país se inició sobre una base productiva casi inexistente, ésta se integraría en realidad varias décadas después.

A las actividades de distribución se fueron articulando paulatinamente líneas de ensamblado de los vehículos, posteriormente se inició la producción de algunas partes automotrices y de materias primas

nacionales. De ahí que no fue sino hasta la década de los sesenta, y gracias a una serie de medidas impulsadas por el Estado, que esta industria adquirió otra dimensión y se transformó en fabricante automotriz. Las líneas generales de este proceso se pueden apreciar en la periodización que se propone a continuación:

1. Entre 1908 y 1925 aparecieron los primeros automóviles en el país. La ausencia de producción de partes automotrices y de plantas de ensamblado hizo que las unidades distribuidas en el mercado nacional se importaran completamente terminadas.

2. Entre 1926 y 1947 se instalaron las primeras líneas de montaje en el país, se inició así el ensamblado de automóviles con piezas de importación. El apoyo gubernamental se hace presente favoreciendo las importaciones y no estableciendo restricciones.

3. Entre 1948 y 1959 se aprecia una proliferación de empresas ensambladoras, de marcas y modelos, con una muy limitada producción de autopartes. Las medidas de política económica que implementó el Estado, y su participación como productor en esta industria, se hicieron notables en este período, que muestra ya

las características que orientarán la posterior integración automotriz bajo la dirección del capital extranjero.

4. A partir de 1960 y hasta 1972, la industria ensambladora de automóviles se convirtió en una de las más importantes y dinámicas de la economía mexicana, empezó a fabricar automóviles y partes de éstos. Estas transformaciones fueron impulsadas definitivamente por el Decreto de 1962, aun cuando su contenido fundamental haya sido formulado en años anteriores. A partir de entonces el Estado participa en este proceso de manera directa y determinante en la integración horizontal de la industria automotriz, y en los diferentes campos de su desenvolvimiento posterior.

5. En 1972 se emitió un nuevo decreto, que invalidando el elaborado diez años antes, rigió el desenvolvimiento de la industria automotriz hasta el año de 1977. El Estado favoreció la expansión de la industria con políticas de control sobre las organizaciones de los trabajadores. En este período, el capital extranjero cimentó las pautas de su expansión en lo que hace a la producción y tecnología, a las ventas y a la estructura organizativa de esta industria y sus empresas.

6. A mediados de 1977 podía apreciarse con claridad elementos que modificaban la estructura de la producción automotriz y recomponían la división del trabajo en su interior, por lo que reordenaban aceleradamente las relaciones entre las grandes empresas automotrices, así como entre los sectores terminal y de autopartes. El decreto para el fomento de la industria automotriz que se emitió en junio de ese año, marca con la liberación de precios para los automotores el inicio de una serie de modificaciones en la po-

lítica tanto estatal como empresarial que tienden a estructurarla nuevamente. Estos aspectos permiten suponer un reordenamiento de la industria y de las grandes empresas que operan la producción automotriz en México.

Veremos ahora con más detalle las características de los tres primeros períodos. En 1908, aparecieron en el país los primeros automóviles,³³ se abre así un período que se caracteriza por la importación de autos armados en el extranjero. En 1925-1926, con el establecimiento de la compañía armadora Ford Motor Company, se inicia un segundo período, en él comienza la construcción de automóviles en el país, con piezas y partes producidas en el extranjero.³⁴

De 1926 a 1947, las fábricas ensambladoras operaron virtualmente sin ninguna restricción, e incluso gozaron de varias prerrogativas otorgadas por el gobierno, que no se limitó, como en los primeros años de la industria, exclusivamente al control y cobro de impuestos, sino que a partir de 1925 puso en marcha una serie de medidas tendientes a estimu-

³³ Estos automóviles completamente armados en el extranjero, se importaron en una cantidad promedio de 215 unidades anuales desde el año mencionado hasta 1916, cantidad que aumentó a 6 000 entre 1917 y 1925. O.E.C.D. Development Centre, *Industrialization and Trade Project. Introduction to the Mexican Automobile Industry (Preliminary Draft)*, París, 1963, p. 1.

³⁴ La capacidad de producción de automóviles en el país era entonces muy reducida. La misma planta armadora de Ford, quedó terminada en 1932; sin embargo, ya en estos años se aprecia un aumento de la demanda de automóviles en el país, que siendo abastecida fundamentalmente por la importación alcanzó en los años de 1925 a 1930, la cifra de 67 374 vehículos, aumentando en promedio cinco veces más que en los anteriores cinco años. *Ibidem*, p. 1.

lar el establecimiento de actividades de ensamblaje de automóviles en el interior del país.³⁵

Una serie de factores hizo posible el crecimiento de las inversiones en la industria automotriz y la instalación de fábricas de ensamblado. Entre ellos se puede mencionar la diferencia en los costos de transporte de los carros armados y los vehículos no ensamblados de importación, así como los distintos costos de mano de obra entre los Estados Unidos y México, y también las diferencias entre las tasas impositivas que se aplicaban sobre los autos de importación ensamblados en el extranjero y los construidos en el país.³⁶

La expansión de la construcción de automóviles y vehículos de transporte en el país resintió una disminución considerable de 1930 a 1935. De 1936 a 1940 se importaron cerca de 80 000 unidades; se incrementó también, aunque en menor medida, el ensamblado; a partir de entonces se inició una acelerada producción de au-

³⁵ En octubre de este año, las tarifas de importación de partes completas de los automóviles fue disminuida en un 50% respecto a la tarifa que pesaba sobre los vehículos de importación armados en el extranjero, no se impusieron restricciones cuantitativas a la importación de vehículos o partes componentes, tampoco un control de precios, ni requerimientos específicos sobre los programas de producción de las armadoras, e incluso durante 1926, fueron introducidas algunas exenciones fiscales por parte del Gobierno Federal. *Ibidem*, pp. 1 y 2; G. Pedroza, *El proceso de concentración desnacionalización en la industria mexicana: el caso de la rama automotriz*, p. 46.

³⁶ Durante la década de los treinta empezaban a proliferar las marcas y modelos. La General Motors se estableció en 1935, ensamblando los modelos: Opel, Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick y Cadillac. Fábricas Automex ensamblaría modelos Plymouth y de Soto, así como camiones Dodge y Fargo, en 1938, los Studebaker, Nash y Willys. O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, p. 2.

tomóviles, que alcanzó sus máximos niveles en la década de 1950.

Las características de la expansión del capital en la industria automotriz en los años inmediatos anteriores a la segunda guerra mundial expresaron el creciente interés de las grandes empresas extranjeras por el mercado mexicano —entre otros mercados, desde luego.

En estos años, la expansión de la industria automotriz, estuvo caracterizada sobre todo por las transformaciones de la economía mundial, aunque también por las condiciones económicas del país. Así, la expansión internacional de las grandes empresas automotrices, dirigida hacia nuevos campos de inversión, fue requiriendo cada vez más la fuerza de trabajo, las materias primas, las posibilidades que ofrecía el mercado interno mexicano y el capital que la burguesía nativa estuvo dispuesta a movilizar en torno a sus proyectos.

La inversión extranjera, como la nacional, creció al amparo de la intervención del Estado en la economía y comenzó a caracterizar el proceso de monopolización de la industria automotriz. Este proceso presentó claramente sus modalidades después de la segunda guerra mundial, cuando se tendió a reglamentar por primera vez algunos aspectos de la expansión de esta industria; esto marcó el final de este segundo período y el comienzo de otro muy importante.

Como expresión de la lucha entre las distintas fracciones del capital que operaba en la industria automotriz, en el intento de disminuir la dependencia de las importaciones de productos automotrices, y de estimular las actividades de ensamblaje, se introdujeron las llamadas cuotas de importación de automóviles ter-

minados y disminuyeron nuevamente las tarifas de importaciones de las partes y componentes relativos. En 1947, las importaciones de automóviles armados en el extranjero fueron seriamente restringidas; en cambio recibieron un gran impulso las armadoras nacionales.³⁷

Al empezar la década de los cincuenta la mencionada restricción a las importaciones de autos terminados fue removida,³⁸ y la intervención gubernamental se manifestó definitivamente con el establecimiento de instrumentos para el control directo del desenvolvimiento de la producción automotriz,³⁹ tales como la fijación de precios oficiales para favorecer la importación de automóviles en 1951, cuando se abandonó la política establecida en 1947, y las restricciones cuantitativas a la importación de autos terminados, fueron substituidas por restricciones a la importación de partes y componentes automotrices, que pretendiendo transformar las pautas de la importación automotriz, no lograron alterarlas signi-

³⁷ *Idem.*

En los primeros años de este tercer período, se ensambló cerca del 90% de la oferta total nacional, a diferencia del 60% de antes de la guerra, y de la escasa contribución del 30% durante la misma. O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, pp. 3 y 4; G. Pedroza, *Op. cit.*, p. 47.

El número de plantas ensambladoras aumenta a doce al final de los años cuarenta. O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, p. 4.

Las nuevas empresas son: Automotriz de México en 1941; constructora de carros, marca Hudson y Renault; Automotriz Lozano que en 1941 inició sus operaciones; International Harvester de México en 1944; Equipos Automotrices, en 1945; (REO) Armadora Mexicana, en 1945; Automóviles ingleses en 1946, ensamblando automóviles Morris, M.G. y los camiones BMC; Willys Mexicana, en 1946. *Idem.* (Véase la nota 5, sobre el costo de producción de los automóviles, en este trabajo.)

³⁸ *Idem.*

³⁹ *Idem.*

ficativamente debido a la casi inexistencia de la producción de partes en el país.⁴⁰

También en 1951 se implantó un sistema de cuotas de producción que distribuyó el mercado entre las diferentes ensambladoras.⁴¹ Se estableció un mínimo de componentes nacionales relativamente simples de incorporar.⁴² Los precios de los automóviles, como se dijo, fueron sujetos por primera vez al control gubernativo, se estableció una política que con algunos cambios ha permanecido desde entonces. Los precios oficiales fueron aumentando año con año hasta 1958, cuando fueron congelados.⁴³

Estas medidas de política económica, empezaban a cobrar forma, y según parece, no respondían a un objetivo claramente delineado, de ahí que aparezcan un tanto inconexas y hasta contrarias al fortalecimiento de esta industria, o sea, a los intereses de la burguesía nativa, precisamente por los continuos vuelcos de estas políticas, en el sentido de permitir la importación de autos terminados. Lo cual también se puede apreciar en el hecho de que la importación de automó-

⁴⁰ O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.* p. 5.

⁴¹ *Ibidem.*, p. 4; G. Pedroza, *Op. cit.*, p. 47.

Se creó en 1951, el Comité consultor sobre importaciones de automóviles, que tendría la responsabilidad de asignar las cuotas de importación a aquellas empresas que mejor satisficieran los siguientes requisitos: que las diferencias entre los precios sostenidos por la compañía en su país fueran las mínimas respecto al precio de venta en México; la mayor aceptación del mercado nacional; que contaran con una amplia red de distribuidores, talleres de reparación y servicios al menor costo. O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, p. 5.

⁴² G. Pedroza, *Op. cit.*, p. 47.

⁴³ O.E.C.D. Development Centre, *Op. Cit.* p. 4.

viles y camiones terminados creció durante la década de los cincuenta a un ritmo incluso ligeramente superior al de la producción nacional, que en ambos casos superó en más de dos veces las cifras del año de 1950.⁴⁴

Además es posible constatar que estas medidas contribuyeron al aumento de fábricas ensambladoras extranjeras, lo que pareció no estar en los planes que pretendían establecer ciertas restricciones a la competencia automotriz y favorecer al capital nativo; esto se tradujo en una proliferación de empresas importadoras de vehículos, y en un aumento rápido de las marcas y modelos que circulaban en el país.⁴⁵

El tipo de prácticas monopólicas que se desarrolló infligió un daño considerable al desarrollo de la industria automotriz, pues, al reducido contenido de partes nacionales en el ensamblado, se aunó la constricción de la producción automotriz a una de las operaciones finales, con un elevado costo para la economía.⁴⁶

⁴⁴ La producción total en 1950 fue de 21 575 unidades y en 1960 de 49 807. Mientras que la importación total fue en 1950 de 15 778 unidades, y en 1960, de 38 368 (2.30 veces y 8.43 veces respectivamente). Datos tomados de *La economía mexicana en cifras*, Nacional Financiera, S.A., México, 1974, cuadro 5.10, p. 160. (Véase también el cuadro 5.1, en la p. 131, sobre el índice del volumen de la producción industrial.)

⁴⁵ El número de fabricantes de automóviles creció a 18 a mediados de los años cincuenta y a 19 en 1958, de los cuales 12 eran plantas armadoras, y el total eran importadoras de vehículos, localizándose 75 marcas diferentes y aproximadamente 117 modelos a la venta. O.E.C.D., Development Centre, *Op. cit.*, p. 7.

⁴⁶ Las empresas que se formaron en este período fueron: Diesel Nacional en 1951, que fabricó productos Fiat hasta 1959 y más tarde productos de la Renault y camiones DINA; Autos Packard en 1951, Studebaker de México, en

Puede decirse que, hasta entonces, la industria automotriz en México estuvo formada por empresas ensambladoras, pues no existía prácticamente una industria fabricante de autopartes;⁴⁷ incluso en los primeros años de 1960, el porcentaje de partes y componentes nacionales en los vehículos no superaba el 15%; según algunas estimaciones, la fuga de divisas por este concepto significó para el país cerca de 1 200 millones de pesos anuales.⁴⁸

En el cuarto período, que comienza en 1960, fueron concebidas varias medidas tendientes a disminuir los precios y a impulsar la venta de automóviles compactos europeos y japoneses, al tiempo que se eliminaban algunas marcas, especialmente las de lujo. Estas medidas se plasmaron en algunos planes a partir de 1960, tomaron cuerpo con el decreto de 1962, que opera con cierta firmeza desde 1964. Ello era resultado, en parte, de las dificultades que para las empresas más poderosas significaba la desarticulación de la producción automotriz, pues dificultaba la proyección en gran escala de sus operaciones en el país, pero también del aumento de la participación del capital nativo en la producción automotriz que se expresaba ahora con mayor firmeza y de la redefinición de la política global de industrialización que impulsó el Estado.

La intervención del Estado en el desarrollo de la industria automotriz, la di-

1953; Representaciones Delta en 1953; Volkswagen interamericana, en 1954; Planta REO de México 1955, Industria Automotriz en 1955. *Idem.*

⁴⁷ "La Industria Automotriz como parte del desarrollo económico nacional". *Industri-Noticias*, México, marzo de 1968, n. 21, p. 22.

⁴⁸ *Idem.*

námica que impulsó la introducción de las ensambladoras extranjeras, y la movilización de los recursos de algunas fracciones del capital nativo hacia esta industria, son los antecedentes del que se ha considerado como cuarto período de expansión de la industria automotriz.

A partir de 1960, el desordenado proceso de crecimiento de esta industria se integró gracias a la unificación de fuerzas de los capitales nativo y estatal para enfrentar de cierta manera las directrices que estableció el capital de las grandes empresas productoras extranjeras que operaban en México. Surgió así una industria que cohesionó el ensamblado con la producción de partes y desarrolló en el país los diferentes procesos de fabricación del automóvil.

En 1960, el Estado comenzó a delinear algunos aspectos de lo que en 1962 culminaría con la promulgación del Decreto sobre la integración de la industria automotriz.⁴⁹ A partir de noviembre de este año se aplicaron ciertas medidas que establecían cuatro premisas básicas para la asignación de cuotas de importación y en consecuencia de ensamblaje. Eran muy similares a las establecidas en 1954, pero añadían una última, que revertiría la proliferación de empresas en la época de posguerra. Se aumentarían las cuotas

⁴⁹ Se pretendía limitar la industria terminal a dos o tres ensambladores, y la producción, a los autos compactos y a camiones de seis toneladas, la estandarización de ciertas partes especialmente las del encendido del motor y de la transmisión, congelar los modelos, e imponer el 60% de contenido nacional, e inclusive un porcentaje mayor, también se señalaba que el capital mexicano debía participar en las empresas de la industria terminal. Tomado de "Elementos para una política de desarrollo de la fabricación de vehículos automotrices en México", fotocopias, sin ed. s/f.

a aquellas empresas que incorporasen un mayor porcentaje de piezas nacionales en el contenido de su producción.

Estas medidas extendieron la protección estatal hacia la industria automotriz auxiliar, que recibió un fuerte impulso. De esta manera, los que eran trazos iniciales de una política para la industria automotriz, empezaron a definir las pautas de expansión que caracterizaron una década de desarrollo basado en la complementación del ensamblado con la producción de partes nacionales, se dirigió así el proceso de integración horizontal de esta industria.⁵⁰

Gran cantidad de las empresas que operaban hasta entonces en México, decidieron abandonar el mercado nacional antes que incorporar las partes y componentes producidos en el país, cuyos precios y calidad técnica no correspondían con las especificaciones estándar, por lo que les significaría costos más elevados. La política estatal de integración de la industria del automóvil y el congelamiento de precios, dieron lugar a que el número de plantas ensambladoras se redujera a 12, y las marcas pasaran a su vez de 74 a 24 en 1962.⁵¹

El decreto presidencial de 1962 estableció las bases sobre las que se desarrollarían una serie de transformaciones en la industria. Los puntos clave tenían como objetivo:

1. Desarrollar la industria automotriz como una actividad manufacturera que integrase la industria de autopartes y estimulara el establecimiento de nuevas industrias conexas.

⁵⁰ O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, p. 11.

⁵¹ *Idem.*

2. Liberar la balanza de pagos del peso de las importaciones de vehículos terminados, prohibiéndolas y estableciendo un mínimo de partes nacionales. Se impulsaría a la vez, la exportación de autos y partes automotrices. De esta manera, quedó prohibida la importación de motores y grupos armados para vehículos se detalló en los programas de integración que solicitaba cada fábrica, las partes que fabricaría, imperativamente debería producir el motor; se fijó en un 60% el mínimo de integración de partes nacionales en el costo del vehículo.

3. Promover la industrialización del país a través de los efectos de esta industria sobre otras actividades.

4. Elevar los niveles de ingreso y empleo internos.⁵²

Estas disposiciones, sin embargo, no establecían los límites del número de marcas y modelos que podrían fabricarse en el país; además no se indicaba qué otros tipos de componentes debían construirse además del motor, ni la forma en que se podría estructurar la industria con este propósito, y tampoco establecían los medios para el control de precios.⁵³

Un total de 18 firmas presentaron sus proyectos para transformar sus instalaciones en fábricas de vehículos. La Secretaría de Industria y Comercio aprobó los proyectos de nueve de estas empresas, de las cuales dos desaparecieron, surgiendo otras dos.⁵⁴

En 1963, un decreto complementario al anterior declaró las industrias automotrices como "nuevas y necesarias" y otorgó una serie de estímulos y alicientes fiscales para que las empresas acataran las exigencias del Decreto de Integración.⁵⁵ Este decreto proporcionaba una exención de impuestos de importación de maquinaria y equipos, por un período de cinco años, una exención del 100% en las tarifas de importación de materiales, partes y componentes por un período de cuatro años, y hasta el 50% durante los tres años siguientes; también eximía del 80% del impuesto sobre ensamblaje.⁵⁶ De manera que las exenciones de impuestos impulsaron el establecimiento de fabricantes de automóviles en el país.⁵⁷

Bajo las nuevas pautas de integración de la industria automotriz crecieron el capital invertido⁵⁸ y el volumen de pro-

⁵² O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, p. 14; C. Pedroza, *Op. cit.*, p. 50.

⁵³ Según estimaciones del gobierno en 1966, las exenciones de impuestos otorgadas a la industria automotriz, alcanzaban una cifra cercana a 700 millones de pesos. O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, p. 15.

⁵⁴ Las plantas autorizadas para producir automóviles fueron: Ford Motor Company, General Motors de México, Fábricas Auto-Mex, Fábrica Nacional de Automóviles (Borward), Vehículos Automotores Mexicanos (Rambler, Jeep), Diesel Nacional (Renault) y Volkswagen de México. G. Pedroza, *Op. cit.*, p. 50; revista *Industri-Noticias*, artículo citado, p. 24.

Tomando en cuenta las disposiciones fiscales que redujeron de manera importante los impuestos sobre la renta y de ingresos mercantiles, así como las exenciones a la importación de equipo y maquinaria y otras exenciones y subsidios "... los impuestos pagados por la industria automotriz representaron un 3% del presupuesto de egresos del gobierno federal, para 1966." Revista *Industri-Noticias*, artículo citado, p. 24.

⁵⁸ Alcanzaba en 1962, 32 millones de dólares, contra los 27 millones de dólares en 1960, y ya en 1966, sumaba cerca de 150 millones de dóla-

⁵² Tomado de la revista *Industri-Noticias* en el artículo citado, p. 22; Varios autores, *El perfil de México en 1980*, tomo II, p. 75; O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, pp. 12 a 14.

⁵³ Varios autores, *El perfil de México en 1980*, tomo II, pp. 49 y 50.

⁵⁴ Revista *Industri-Noticias*, artículo citado, p. 22 y 23; O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, p. 14.

ducción de automóviles.⁵⁹ Se apreció también un aumento en la ocupación⁶⁰ y una disminución en la importación de partes automotrices.⁶¹ Los costos de fabricación aumentaron por la incorporación de partes manufacturadas en el país, además del control de precios que se había establecido, creando ciertas dificultades para las ensambladoras. Según algunas estimaciones, el precio de los

res (5 600 millones de pesos). O.E.C.D. Development Centre, p. 15.

⁵⁹ En 1962, alcanzaba las 65 000 unidades anuales; para 1964, ascendió a 94 000 unidades que en 1966 sumaron 113 600 unidades. *Idem.*

⁶⁰ Que de 7 000 trabajadores en 1960 y 9 000 en 1962, alcanzó más de 22 000 personas en 1966. Los salarios y prestaciones que en 1962 alcanzaban la cifra de 238 millones de pesos, en 1966 sumaban 705 millones de pesos —si agregamos las 25 000 personas ocupadas en la industria auxiliar y los 22 000 ocupados en la distribución de automóviles, la industria automotriz empleaba hacia 1966 cerca de 70 000 personas. *Idem.*

⁶¹ En 1962, las importaciones de material de ensamble eran de 1 168 millones de pesos, o sea, 17 927 pesos por unidad; en 1964, las importaciones globales eran de 1 915 millones de pesos, y cada unidad ensamblada representó 20 277 pesos, mientras que en 1966, la importación de partes automotrices disminuyó por primera vez, se importaron por este concepto, 1 211 millones de pesos, resultando la importación de partes por unidad producida de 10 635 pesos, disminuyendo en casi un 50%. El drástico cambio en el origen de las partes y componentes automotrices en el mercado nacional hizo aumentar los porcentajes de integración nacional, que en 1960 fue de un 21.6% a un 26.9% en 1964, y en 1965 de 46%, alcanzando en 1966 un porcentaje de integración del 53%. La industria automotriz auxiliar, presentó un rápido crecimiento, duplicó sus inversiones en 1964 —respecto de las de 1962—, alcanzando los 1 500 millones de pesos y generando una producción por un valor de 3 000 millones de pesos. Revista *Industri-Noticias*, artículo citado, pp. 23 y 24; O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, p. 15.

vehículos debía haber aumentado en alrededor de un 30% de 1962 a 1966.⁶²

Las grandes empresas que iniciaban la transformación de sus plantas de ensamble en fábricas de automotores, movilizaron cerca de 10 800 millones de pesos en su conjunto. Además de las cuantiosas sumas que exigieron, las condiciones de desarrollo de la industria automotriz estuvieron caracterizadas por la ausencia de una política definida con precisión y firmemente puntualizada por parte del Estado respecto a la proyección a corto y mediano plazo de la integración de la industria automotriz.

La intervención decisiva del Estado, no era el resultado de un plan deliberado para el desarrollo de la producción automotriz y sin embargo las medidas de po-

⁶² *Idem.* En 1965, las compras a los productores de autopartes sumaban 575 millones de pesos y en 1966, alcanzaron la cifra de 645 millones de pesos. Se puede apreciar en el crecimiento de los fabricantes de autopartes la efectiva protección del Estado en su desarrollo, pues por ejemplo en 1966, el 76% del costo total del vehículo era suministrado por estos fabricantes, resultando por ello un 35% mayor el costo del producto que si se hubiera continuado las importaciones de partes del extranjero —una vez descontados los gastos de transportes y empaque—, existiendo varias razones que explican los altos costos de manufactura de que se ha hablado, entre ellos el alto volumen de inventarios de materiales y productos terminados que ocasionaron un aumento en el costo, también en el hecho de que la producción de autopartes creciera a un ritmo mayor que el de absorción de la industria terminal, traduciéndose en cuantiosas inversiones para el almacenaje. O. E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, pp. 24 y 25.

Los precios fijados por el gobierno a los vehículos resultaron en 1966 superiores a los del país de origen en un 95% para autos estándar, 65% para compactos y 45% para los populares. Por lo cual las ganancias no resultaban escasas, sino simplemente restringidas respecto a los amplísimos márgenes obtenidos anteriormente. Revista *Industri-Noticias*, artículo citado, p. 24.

lítica económica fueron, por lo general, considerablemente rígidas.⁶³ Además de las cuotas básicas asignadas a cada compañía, existieron otras: las cuotas de exportación, las de importación de partes de especificación especial no producidas en el país, las especiales que abastecían de armamento y vehículos militares al gobierno, y las cuotas extra que se establecían cuando las compras de este último superaban el 20% de la cuota mínima.⁶⁴ En resumen, las cuotas de fabricación que tienden a establecer cierto control sobre el mercado de automóviles, son fijas, pero susceptibles de modificaciones bajo las condiciones mencionadas; además de que el nivel de los precios con relación al del país de origen sea menor.⁶⁵

Una vez alcanzadas las metas fijadas por la reglamentación de 1962, se hizo necesario introducir nuevas modificaciones. A la política de integración horizontal que estaba aplicándose en la in-

⁶³ Véase, O.E.C.D. Development Centre, *Op. cit.*, pp. 18 y 21. Por ejemplo, en lo que hace a las cuotas de producción se favoreció principalmente a las Fábricas Automex, estimulando su participación en el mercado, e igualmente se favorecieron las empresas de participación estatal, quienes respectivamente alcanzaron un 36% y un 43% en 1964 y 1965, respectivamente. Sin embargo, el número de unidades por marca en el mercado no dependió exclusivamente de las cuotas asignadas, como es el caso de Ford y General Motors, que vendieron unidades por encima de la cuota, y Automex, que vendió automóviles por debajo de la cantidad que se le asignó. *Ibidem*, p. 19.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 21.

Las cuotas mínimas se incrementarían en 500 unidades por 1% que superase el 60% establecido, y a los aumentos en la exportación de vehículos y partes, corresponderían aumentos en las cuotas de importación. *Ibidem*, p. 22.

⁶⁵ Véase G. Pedroza, *Op. cit.*, pp. 50 a 53, sobre la importancia de la política de control de precios y el sistema de cuotas de producción.

dustria automotriz, se añadía un aspecto tendiente a la especialización productiva de los fabricantes de vehículos.⁶⁶ Para ello se requería una mayor integración de partes nacionales, y según se afirma, el establecimiento de políticas de especialización, estandarización y tipificación, con el objeto de aumentar la producción.⁶⁷

Cuando en 1972 tales modificaciones aparecieron en forma de un nuevo decreto que reemplazaba al anterior, empezaron a notarse las características del quinto período. Este decreto, elaborado en el ánimo de la especialización productiva de la industria automotriz, traería como resultado dos hechos importantes. Al estimular el crecimiento de esta industria, el país obtendría ingresos y divisas considerables; la exigencia de compensar las importaciones con exportaciones, de

⁶⁶ En 1968, los avances de esta reglamentación eran principalmente los siguientes:

1) Aprovechar al máximo las instalaciones y recursos humanos, reduciendo los costos de producción y operaciones, mediante la estandarización y tipificación, aumentando las utilidades y tendiendo a una mayor utilización de partes nacionales.

2) Aumentar los volúmenes de producción mediante una política bien definida de exportación, enmarcada de modo especial en la esfera de operaciones de la ALALC.

3) Aunque se ha discutido poco hasta la fecha sobre la llamada congelación de modelos, una política encaminada a tal fin, sobre todo en lo que se refiere a camiones, puede constituir un elemento de gran influencia en el aumento de los porcentajes de integración y en la reducción de los costos.

4) La tesis de mayor trascendencia y que involucra los tres puntos de vista anteriores, corresponde a la especialización productiva de los fabricantes de vehículos, que a su vez no tenga puntos de fricción con el mercado o áreas de influencia económica de los productos de otros fabricantes. *Revista Industri-Noticias*, artículo citado, p. 34.

⁶⁷ *Idem*.

aumentar las cuotas de producción a medida que se alcanzaran los índices de integración más altos, conduciría a un debilitamiento de la posición competitiva de las empresas con participación de capital nativo, y a fortalecer la expansión

de las empresas extranjeras, trayendo como consecuencia que esta industria se desarrollara en adelante casi exclusivamente bajo el control del capital extranjero.⁶⁸

⁶⁸ G. Pedroza. *Op. cit.*, p. 55.

Los aspectos más importantes del Decreto de 1972 son los siguientes:

1) El grado mínimo de integración nacional en la fabricación de vehículos será de 60% respecto del costo directo de producción. En el caso de vehículos fabricados con fines de exportación el contenido nacional sólo deberá ser del 40%.

2) Las empresas terminales no podrán fabricar partes o componentes automotrices para el mercado interno que puedan ser producidas por la industria auxiliar. Esta restricción no se aplicará cuando la fabricación de autopartes se canalice a la exportación.

3) Para 1973, las empresas terminales deberán exportar el 40% del valor total de las importaciones que efectúen. Este porcentaje se incrementará año tras año de tal manera que para 1979 el valor monetario total de las partes importadas deberá ser compensado por un valor igual de las exportaciones de partes, componentes y/o vehículos terminados.

4) Las empresas terminales que rebasen el 60% obligatorio de integración nacional, podrán tener como incentivo cuotas extra de producción, el material de importación complementario para fabricar los volúmenes de unidades extras que se autoricen, no deberá ser compensado con exportaciones.

5) A partir de 1974, las empresas fabricantes de automóviles de los tipos compacto, estándar, o deportivo, sólo podrán producir tres líneas de vehículos, con tres modelos por línea, sin que la producción total de modelos sea superior a siete. A partir de ese mismo año, las empresas fabricantes de automóviles de tipo popular sólo podrán producir hasta cuatro líneas de vehículos con tres modelos por línea, sin que la producción total de modelos sea superior a siete.

6) Se concederán incentivos fiscales a la exportación de partes, componentes y/o vehículos terminados. *Ibidem*, pp. 54 y 55.

ESTRUCTURA DE LA PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

El papel que la industria automotriz ha jugado en el proceso de acumulación de capital tanto interno como internacional, expresa su vinculación y dependencia de la dinámica internacional del capital. La sujeción de esta industria a estas pautas de desenvolvimiento implica que la producción automotriz sea determinada por condiciones altamente monopolizadas.

Sin embargo, la industria automotriz en México, aun cuando surgió dominada por el capital extranjero, será capaz de articular los diferentes sectores productivos que involucra directamente gracias a una serie de medidas dictadas por el Estado a partir de 1947, pero especialmente desde 1960. Estas medidas orientaron la producción automotriz hacia la llamada integración nacional.

La influencia del capital extranjero se ha extendido hasta dominar las condiciones de la producción y de la competencia nacionales, ha llegado a controlar las fuentes de financiamiento, la tecnología, la proyección de la producción, tanto la destinada al mercado interno como la de exportación de los vehículos de transporte y otros productos conexos.

El capital nativo también ha tenido importancia dentro de la expansión de esta industria. Ha participado en cuestiones tan importantes como el desarrollo de la estructura organizativa de las empresas, en la que las formas de monopolio evolucionan desde estructuras familiares, hasta la formación de grupos financieros de gran importancia en el país; esta evolución ilustra un rasgo del desarrollo de sistemas de producción que exige el crecimiento del capital. En este proceso destaca la participación paulatina de estas fracciones de capital en el Estado, otras empresas e instituciones, así como las modificaciones organizativas sobre la conducción de los centros de producción y distribución de la industria automotriz.

El capital nativo se encuentra directamente vinculado con el crecimiento de gran número de pequeñas empresas abastecedoras de partes y servicios, o maquiladoras subordinadas a su dinámica. Estos fabricantes resienten con mayor agudeza las contradicciones del proceso de acumulación del capital, y son los que absorben las variaciones a que está sujeto tal proceso al amortiguar de cierta forma la caída de la tasa de ganancia de los centros de producción y distribución.

presas. Posteriormente, se señalan algunos elementos que se pueden englobar en la composición del capital automotriz, de los que resultó la proposición arriba mencionada.⁶⁹

La concentración de capital en la industria automotriz supera en 1975 la media del sector industrial en más de un 60%, lo mismo se observa en lo que respecta a la concentración de mano de obra, que supera en más de ocho veces el promedio de la industria en su conjunto; por último, en los niveles de salarios supera en un 51.27% el promedio del sector industrial.⁷⁰

La industria automotriz resulta ser una de las más dinámicas del país, tanto por el crecimiento de su inversión, como por los aumentos en el valor de su producción; tanto por el número de estableci-

⁶⁹ Tomado del trabajo que presenté en *Empresa y conflictos laborales: estudio monográfico del caso Spicer*. México, IISUNAM, 1977.

⁷⁰ El monto del capital invertido en la industria en 1975, representaba el 8.4% del total invertido en el sector industrial, el valor de la producción un 8.24% mientras que los 747 establecimientos con que contaba, sólo representaron el 5.25% del empleo total en el sector industrial, y los salarios el 7.94%. Sin embargo el valor de la producción generado por hombre ocupado superó en un 56.83% el promedio presentado por el sector. Por su parte los salarios apenas representaron un 7.94% del total del sector y el promedio de salarios por persona ocupada superó en un 51.27% el promedio total de la industria. La industria automotriz concentró en promedio por establecimiento ocho veces más empleados y trabajadores que la media industrial. Mientras que el capital invertido por persona ocupada, superó el promedio total de la industria en un 61.6% contrastando el porcentaje que muestra la relación capital invertido/monto de sueldos y salarios ya que las diferencias son mínimas, de un 3.45% para la industria automotriz, y un 3.23% para el sector industrial en su conjunto. Elaborado con base en los *Censos Industriales*, con precios constantes de 1960.

mientos, como por el total del personal que ocupa desde la década de los sesenta.⁷¹

Entre los diversos fabricantes automotrices destacan los dedicados a la construcción y ensamble (que se conocen como industria automotriz terminal), y los que fabrican carrocerías, motores y refacciones (que integran la llamada industria automotriz auxiliar). Estos fabricantes conforman la estructura de la industria automotriz, y permiten observar en su dinámica de comportamiento particular, las características del desarrollo de la industria automotriz desde 1960.

La industria terminal ha concentrado más del 50% de la inversión total en la industria automotriz,⁷² sin embargo, resulta importante notar que el crecimiento de la inversión hecha por los fabricantes de autopartes, superó el ritmo del sector mencionado cuando, por ejemplo, la fabricación de carrocerías superó en 20 veces la inversión efectuada en 1965.⁷³ Así, las diferencias en la dinámica de la inversión de cada uno de estos fabricantes, al igual que otros datos, nos permiten apreciar ciertos rasgos de la reestructuración de la división del trabajo en el interior de esta industria, que durante la década de los sesenta y hasta 1972, configuró una industria manufacturera

⁷¹ De 1965 a 1970, el capital invertido aumentó en 31.93%, el valor de la producción en un 89.57%, los establecimientos pasaron de 344 a 626 (81.97%), y el personal ocupado pasó de 34 936 a 57 997 personas (66%). En el período 1970-1975, el capital invertido creció en un 26.31%, el valor de la producción lo hizo en un 51.07%, el número de establecimientos pasó de 626 a 747 (19.32%), y el personal ocupado pasó a 89 750 personas (54.75%). *Idem.*

⁷² En 1965, representó del total del capital invertido el 59.31%, en 1970, el 51.30% y en 1975, el 60.72%. *Idem.*

⁷³ De 1965 a 1970, creció en un 150.09%. *Idem.*

presas. Posteriormente, se señalan algunos elementos que se pueden englobar en la composición del capital automotriz, de los que resultó la proposición arriba mencionada.⁶⁹

La concentración de capital en la industria automotriz supera en 1975 la media del sector industrial en más de un 60%, lo mismo se observa en lo que respecta a la concentración de mano de obra, que supera en más de ocho veces el promedio de la industria en su conjunto; por último, en los niveles de salarios supera en un 51.27% el promedio del sector industrial.⁷⁰

La industria automotriz resulta ser una de las más dinámicas del país, tanto por el crecimiento de su inversión, como por los aumentos en el valor de su producción; tanto por el número de estableci-

⁶⁹ Tomado del trabajo que presenté en *Empresa y conflictos laborales: estudio monográfico del caso Spicer*. México, IISUNAM, 1977.

⁷⁰ El monto del capital invertido en la industria en 1975, representaba el 8.4% del total invertido en el sector industrial, el valor de la producción un 8.24% mientras que los 747 establecimientos con que contaba, sólo representaron el 5.25% del empleo total en el sector industrial, y los salarios el 7.94%. Sin embargo el valor de la producción generado por hombre ocupado superó en un 56.83% el promedio presentado por el sector. Por su parte los salarios apenas representaron un 7.94% del total del sector y el promedio de salarios por persona ocupada superó en un 51.27% el promedio total de la industria. La industria automotriz concentró en promedio por establecimiento ocho veces más empleados y trabajadores que la media industrial. Mientras que el capital invertido por persona ocupada, superó el promedio total de la industria en un 61.6% contrastando el porcentaje que muestra la relación capital invertido/monto de sueldos y salarios ya que las diferencias son mínimas, de un 3.45% para la industria automotriz, y un 3.23% para el sector industrial en su conjunto. Elaborado con base en los *Censos Industriales*, con precios constantes de 1960.

mientos, como por el total del personal que ocupa desde la década de los sesenta.⁷¹

Entre los diversos fabricantes automotrices destacan los dedicados a la construcción y ensamble (que se conocen como industria automotriz terminal), y los que fabrican carrocerías, motores y refacciones (que integran la llamada industria automotriz auxiliar). Estos fabricantes conforman la estructura de la industria automotriz, y permiten observar en su dinámica de comportamiento particular, las características del desarrollo de la industria automotriz desde 1960.

La industria terminal ha concentrado más del 50% de la inversión total en la industria automotriz,⁷² sin embargo, resulta importante notar que el crecimiento de la inversión hecha por los fabricantes de autopartes, superó el ritmo del sector mencionado cuando, por ejemplo, la fabricación de carrocerías superó en 20 veces la inversión efectuada en 1965.⁷³ Así, las diferencias en la dinámica de la inversión de cada uno de estos fabricantes, al igual que otros datos, nos permiten apreciar ciertos rasgos de la reestructuración de la división del trabajo en el interior de esta industria, que durante la década de los sesenta y hasta 1972, configuró una industria manufacturera

⁷¹ De 1965 a 1970, el capital invertido aumentó en 31.93%, el valor de la producción en un 89.57%, los establecimientos pasaron de 344 a 626 (81.97%), y el personal ocupado pasó de 34 936 a 57 997 personas (66%). En el período 1970-1975, el capital invertido creció en un 26.31%, el valor de la producción lo hizo en un 51.07%, el número de establecimientos pasó de 626 a 747 (19.32%), y el personal ocupado pasó a 89 750 personas (54.75%). *Idem.*

⁷² En 1965, representó del total del capital invertido el 59.31%, en 1970, el 51.30% y en 1975, el 60.72%. *Idem.*

⁷³ De 1965 a 1970, creció en un 150.09%. *Idem.*

de automóviles más o menos integrada en el país. Aunados a lo anterior se aprecian los resultados de una creciente diversificación de la producción (especialización de las actividades), que incorporó nuevas áreas, y proporcionó, a la par que un aumento en las utilidades, mayores medios de distribución y movilización del capital.

Paralelo a las tendencias al aumento de la inversión en la industria automotriz, se observa un aumento en la cantidad de personal ocupado. Es más, la concentración de la fuerza de trabajo creció más que la inversión, sobre todo a partir de los años setenta. Ha sido la industria terminal la que ha integrado, en términos absolutos, la mayor cantidad de personal ocupado, pero atendiendo nuevamente al ritmo de incorporación de ésta, se tiene que la fabricación de carrocerías en los sesenta y la construcción de motores en los setenta superó con mucho a la industria terminal.⁷⁴

En lo anterior se aprecia la importancia que van adquiriendo estos nuevos sectores de la industria automotriz, y también las nuevas directrices para los recursos; tiene especial importancia el incremento del personal ocupado en la reproducción del conjunto de la industria, pues aunado a su diversificación y al creciente control del mercado automotriz por parte del capital extranjero a través de la integración de la producción nacional de autopartes, automotores, etc.,

⁷⁴ La fabricación de carrocerías aumenta su personal ocupado en un 95.88% para el período 1965-1970, alcanzando 7 269 personas en 1975, contra las 2 794 en 1965. La fabricación de motores que de 2 324 personas ocupadas en 1965 y 3 046 en 1970, alcanza en 1975, 12 700 personas, o sea que para el período 1970-1975, aumentó su ocupación en un 316.94%. *Idem.*

se notan las condiciones que han permitido a esta industria sostener su crecimiento incluso durante la crisis que ha sacudido la economía capitalista mundial.

Si atendemos ahora al crecimiento de la cantidad promedio de la retribución por hombre ocupado en la industria automotriz podremos apreciar más claramente su comportamiento, puesto que los renglones referidos al valor de la producción y a la proporción que mantiene respecto del personal ocupado y su retribución, son aspectos que dan idea de la magnitud del rendimiento de la inversión, que no es otra cosa sino reflejo de la intensificación de la explotación del trabajo, y de los factores que aceleran la valorización del conjunto de los recursos destinados a la producción.

Las variaciones que corresponden a los sueldos y salarios devengados en los establecimientos de la industria automotriz, son aunque crecientes totalmente desiguales.⁷⁵ Las diferencias que se pueden establecer en el crecimiento del capital invertido, y la cantidad de personal y su retribución nos muestran algunos rasgos del crecimiento de la capacidad productiva de la industria automotriz. Es interesante destacar el hecho de que, en 1975, a diferencia del conjunto del sector industrial en el que la retribución al trabajo representa una tercera parte del total del capital invertido, y la cantidad anual promedio por persona ocupada asciende a 56 887.00 pesos, la proporción que corresponde a la industria automotriz es

⁷⁵ El sector terminal concentra los mayores volúmenes de sueldos y salarios dentro de la industria automotriz, y entre los fabricantes de autopartes, destacó el sector fabricante de refacciones. *Idem.*

similar a la del sector industrial (aproximadamente una tercera parte: 33.4% y 34.5% respectivamente), mientras que en la industria automotriz el promedio por hombre ocupado es de 91 952.00 pesos. De lo anterior resulta que la industria al incorporar proporcionalmente al sector una menor cantidad de personal ocupado indica una composición técnica de capital mayor que la sostenida en promedio por el conjunto de la industria.

El promedio de sueldos y salarios percibidos por hombre ocupado en la industria automotriz representa cantidades muy por encima de las del sector industrial.⁷⁶ Sin embargo, el sueldo pagado no guarda proporción con el valor de la producción generado por hombre ocupado, refleja simplemente la intensidad de la explotación del trabajo de la industria automotriz.⁷⁷

El valor de la producción generado por hombre ocupado es también mayor al promedio de la industria en su con-

⁷⁶ Los promedios de sueldos y salarios anuales pagados en la industria automotriz en 1965 fueron de \$20 067.00, en 1970 de 22 941.00 pesos —de 1960— y en 1975 de 26 604.00 pesos. Lo que promediado mensualmente muestra las siguientes cantidades: \$1 612.25; \$1 911.75 y \$2 217.00 para cada uno de estos años. Los incrementos por quinquenio fueron de 14.32% para 1965-1970, y 15.86% para 1970-1975. *Idem.*

⁷⁷ Los promedios mensuales de retribución a la fuerza de trabajo en las empresas fabricantes de carrocerías eran de 1 238.91 pesos en 1975, disminuyó a 1 363.33 pesos en 1970 y a \$1 238.91 en 1965 —a precios constantes de 1960. Los fabricantes de motores tuvieron respectivamente: \$2 380.40; \$2 464.66 y \$1 986.40 en 1975, por debajo incluso de la cantidad correspondiente a 1965. Mientras que los establecimientos dedicados a la fabricación de refacciones, en promedio mensual pagaban en 1965 \$974.00, 1 232.00 pesos en 1970 y en 1975 1 652.00 pesos. *Idem.*

junto.⁷⁸ Aunque presenta diferencias entre los distintos fabricantes. Lo cual significa entre otras cosas, diferencias de productividad en el interior de la industria automotriz y también con respecto al sector industrial; refleja aumentos en la intensidad del trabajo y da idea de la rentabilidad de la industria automotriz.⁷⁹ Especialmente la industria automotriz auxiliar que presentó el mayor dinamismo en lo que hace a la generación de producto por hombre ocupado, ejemplificó en el conjunto de la industria automotriz las diferencias en la intensidad del trabajo y en la valorización de la inversión.

Si comparamos la relación entre el valor de la producción por hombre ocupado, y el capital invertido también por hombre ocupado, con el promedio de sueldos, podemos destacar varias cuestiones importantes. En principio, la diferencia absoluta que se establece entre el capital invertido por persona ocupada y el valor de la producción generado (el cual es notablemente mayor), nos hace ver la creciente productividad del trabajo y la

⁷⁸ El valor de la producción en la industria terminal representaba 70.65% en 1965, en 1970 concentraba el 63.9% y en 1975 un 67.43%. Destacando, por otra parte, los establecimientos fabricantes de carrocerías, y muy significativamente los fabricantes de motores, cuyo ritmo de crecimiento estuvo por encima del sector terminal. *Idem.*

⁷⁹ Destacan entre los distintos establecimientos aquellos de la industria terminal por sus montos absolutos y el de la fabricación de motores que para el período 1965-1970, registró un incremento en la productividad por hombre ocupado del orden del 97.85%, disminuyendo para los años de 1970-1975 a un ritmo promedio del 58.21%; situación que resulta extraordinaria dada la afluencia de recursos de que ha sido objeto, y por último la fabricación de refacciones que a pesar de una baja relativa, en términos absolutos incrementó la productividad, quizá en relación al ligero aumento en la retribución al trabajo. *Idem.*

razón que guarda respecto de la inversión total —la diferencia absoluta denota la cantidad aproximada al monto total de nuevo valor generado durante la producción. Todo ello, comparado con el promedio anual de la retribución por persona ocupada, tiende a ampliar la distancia que hay entre el nuevo valor generado por hombre y su retribución; la diferencia creciente entre el monto del capital invertido por hombre ocupado y el pago a la fuerza de trabajo se expresará en la diferencia que hay entre el total del capital invertido y la reinversión.⁸⁰

A la tendencia de menor crecimiento de la inversión por persona ocupada (au-

mentando el número de ellas) corresponde un monto de valor de la producción que crece de manera constante en términos absolutos y de manera creciente en términos relativos; puesto que la inversión sostiene una velocidad de crecimiento menor, lleva incluso una disminución en el pago del personal ocupado, la depreciación de los salarios reales de los trabajadores se define como una tendencia más o menos permanente.

Obsérvese la disparidad que existe entre la proporción del capital invertido y el valor de la producción por persona ocupada, en el siguiente cuadro:

CAPITAL INVERTIDO, VALOR DE LA PRODUCCIÓN, SUELDOS Y SALARIOS POR PERSONA OCUPADA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, 1965-1975 (pesos constantes de 1960)

Años	Capital invertido por persona ocupada		Valor de la producción por persona ocupada		Sueldos y salarios por persona ocupada	
	Pesos	%	Pesos	%	Pesos	%
1965	141 746	20.53	150 784	14.19	20 067	14.32
1970	112 648		172 182		22 941	
1975	91 952	18.37	168 036	2.38	26 604	75.96

FUENTE: Censos Industriales.

⁸⁰ Las cifras que caracterizan lo anterior, según la distinción que se ha establecido entre los establecimientos de la industria automotriz, muestran lo siguiente: el capital invertido por persona ocupada, presentando una tendencia a la baja —debido al incremento más que proporcional del personal ocupado—, ha mostrado una tendencia distinta a la sostenida por la cantidad del valor de la producción generada por persona ocupada, que con un ritmo más o menos constante de incremento en el período afirma la idea del incremento ocurrido en la productividad del trabajo en esta industria. Esto es muy importante, ya que corresponde a

un período en el que se agudizan las contradicciones del capitalismo y se intensifica la explotación de los trabajadores. Nótese sobre todo la disminución en la composición técnica del capital, que se ha sostenido aumentando el número de trabajadores en algunos períodos, o despidiéndoles masivamente en otros, pero siempre controlando el crecimiento de la inversión fija por debajo de la anterior e impulsando la generación de valor por persona, todo lo cual se muestra en otro plano, a partir del control monopólico de los precios, por ejemplo. *Idem.*

La industria automotriz, como se observa en las diferencias entre las cifras presentadas en el cuadro, ha asegurado su crecimiento de manera ininterrumpida, debido tanto a la altísima generación de producto por hombre ocupado, como a lo reducido de los aumentos en la retribución a los trabajadores. A lo cual se añadan otros elementos como el establecimiento de las cuotas de producción, el aumento de las exportaciones de partes y automotores, el control de precios, y otros que tienen que ver con la movilización del capital por parte de las grandes empresas automotrices, como luego se verá.

El valor de la producción generado y las variaciones en la producción y venta de vehículos, permiten observar la proporción del valor de la producción que corresponde en promedio por unidad de vehículo producido. De ahí se puede establecer la idea de una disminución en el costo de producción de las unidades y del incremento en el número de éstas, sin que los precios de venta de los vehículos observen la misma tendencia, que se refleja en el aumento de las ventas de automóviles. El valor de la producción, al que refiere el costo por unidad, disminuye de 54 086.99 pesos en 1965 y 52 795.3 pesos en 1970 a 42 671.4 pesos en 1975 (en -2.39% para el primer quinquenio, y en -19.8% para el segundo), y disminuyen los costos a pesar de que la incorporación de innovaciones tecnológicas importantes se ha dejado de lado, y a pesar también de que los costos de producción de autopartes aún registran niveles de ineficiencia importantes en México, lo cual aunado a los ritmos de crecimiento del número de unidades producidas (de 94.21% para los años de 1965 a 1970, y de 86.91% para

los siguientes cinco años en promedio) plantea los niveles de productividad que alcanza la industria automotriz.

Lo anterior permite explicar la dinámica sostenida por la inversión y, a la vez, el aumento en la valorización de la inversión y la mayor absorción de plusvalía vía el control del aumento del precio de los vehículos, que ha permitido aumentarlos a la par de una disminución en los costos unitarios. Lo cual ciertamente se ha visto restringido por la política gubernamental dirigida a obtener cierta paridad o control de la competencia en la industria, estableciendo una regulación en la ganancia e influyendo indirectamente en la proyección expansiva de las empresas, a través de las cuotas de producción de vehículos por marca para el consumo nacional y para la exportación; pero de otra parte la inflación, como un recurso que permite ampliar el capital, sigue estando presente a través de la determinación de los precios de los vehículos que pueden establecer las grandes empresas.

Sin embargo, estas medidas, que en cierta forma están orientadas a restringir el crecimiento de las plantas ensambladoras y fabricantes de autopartes, no tienen una importancia decisiva sobre la tecnología empleada y otros aspectos de la producción, ni pretenden reducir el margen de las utilidades, sino al contrario, influir sobre el mercado de los productos de la industria en su conjunto, demarcando áreas de influencia que si bien llevan a incrementos en la productividad para sostener la competencia, están por ello mismo siempre dependiendo de las directrices que fija el capital y la aplicación de la tecnología extranjeros.

Podemos advertir, por último, que el rendimiento de la inversión en la indus-

tria automotriz no sólo se expresa en el 30% de aumento promedio para la década que va de 1965 a 1975, sino que también se refleja en el 70% de incremento promedio del valor total de la producción, y en el ritmo de las ventas y producción de vehículos que se ha desarrollado en un 88% aproximadamente.⁸¹

A pesar de una desaceleración en el ritmo de expansión del capital invertido y del valor de la producción generado, el aumento de las ganancias en la industria automotriz superó la tendencia de crecimiento que sostuvo hasta 1970 y le imprimió mayor velocidad, ya que, por ejemplo, para 1975 las cifras del valor de las ventas de vehículos que incluyen autos y camiones alcanzaban los 21 180 000 millares de pesos, cantidad superior en 6 104 325 millares de pesos al valor de la producción total, siendo el valor de las ventas de vehículos 71.22% mayor que el costo de producción de la industria automotriz en ese año, lo cual permite imaginar la cuantía de las ganancias obtenidas.

⁸¹ Atendiendo a las siguientes cantidades veremos cómo en la venta de unidades se reflejará el aumento del rendimiento de la inversión, pues de 4 952 032 millares de pesos de inversión en 1965, el valor de la producción alcanza 5 267 797 millares de pesos; en 1970, de 6 533 280 millares, el rendimiento de la inversión alcanza 9 986 019 millares de pesos y para 1975 se acentúa aún más la diferencia respecto a la velocidad inicial sostenida, pues el capital invertido se duplica y el valor de la producción total se triplica, y también respecto a la diferencia absoluta pues de 8 250 710 millares de pesos de inversión hay 15 085 675 millares de valor total de la producción contenidos en ventas, o sea un aumento a razón de: 1 a 1.25 en 1965; del 1 a 1.50 en 1970 y de 1 a 1.87 en 1975, sin tomar en cuenta que los precios en el mercado han tenido un comportamiento distinto, generalmente, por encima del costo de producción.

A partir de lo anterior se nota que la industria automotriz ha mantenido a la vez que una creciente expansión, una también creciente concentración —obsérvese el sector terminal— lo cual redundará en un fortalecimiento de la industria y más precisamente de las grandes empresas que en ella participan; se ha dado así un sesgo distinto a las características de la competencia entre los productores de automóviles y autopartes.

Para observar lo anterior, se requiere tener presente los rasgos de la estructura de esta industria, que para 1975 integraba a 19 empresas del llamado sector terminal y alrededor de 728 del auxiliar.⁸² El primero se caracteriza por la fabricación y ensamble de vehículos y el segundo porque en él se producen las diferentes partes que serán absorbidas por el sector terminal.

El ritmo de crecimiento de la industria automotriz se puede apreciar también en el aumento del número de establecimientos, de entre los que destacan los del sector auxiliar⁸³ y dentro de éste, los que

⁸² *Idem.*

⁸³ En el primero existían 17 establecimientos en 1965, alcanzaban en 1970 el número de 604; su crecimiento los primeros cinco años —1965-1970— fue del 84.7% y para los siguientes cinco años de 20.5% respectivamente. *Idem.*

Según cálculos iniciales, el valor de los componentes, partes, refacciones, etc., producidos en México se elevó hacia 1975 en aproximadamente \$2 200 millones de pesos, para llegar a un total de más de \$2 500 millones de pesos. Un aumento del 21.4% sobre el valor de 1974 que a su vez registró un incremento del 22.0% respecto al año anterior. Durante los últimos años el desarrollo de la industria fabricante de autopartes ha sido tal que se le clasifica actualmente entre las tres principales del país en el campo de la manufactura, en términos del volumen de producción, número de empleados, etc. La industria tiene actualmente un valor anual de

fabrican refacciones, 246 establecimientos en 1965 (el 71.51% de la industria automotriz) y 459 en 1975 (el 61.40%). Sin embargo, atendiendo a su ritmo de expansión, la fabricación de motores es la más importante.⁸⁴ Por su parte el sector terminal mantiene, como veíamos, casi el mismo número de plantas.⁸⁵

Otros aspectos que permiten apreciar la importancia de la industria automotriz en México, son los que se refieren a la composición del capital automotriz, que a continuación se verán. La asociación entre diferentes fracciones del capital privado nacional o extranjero y estatal, sea en formas de participación conjunta o independiente, ha caracterizado el funcionamiento de esta actividad y las pautas de expansión a que ha estado sujeta. Las empresas de la industria automotriz (consideramos cerca de 45) forman parte de las 500 más dinámicas del país, y por tanto de las que están en el centro de la actividad industrial. Dada su importancia y vinculación con otra serie de actividades, sus intereses han trascendido en la economía nacional. (Véase cuadro superior en la página siguiente).

producción muy cercano a los 12 500 millones de pesos, da empleo a 70 000 personas y sus ventas calculadas para 1975 fueron de 18 000 millones de pesos, entre equipo original y partes de repuesto. S. Ramos, "Notas sobre la estructura de la industria automotriz". IISUNAM, México 1977. Preliminar.

⁸⁴ De 4 y 5 establecimientos en 1965 y 1970, integra 46 en 1975, siendo su participación en la industria del 1.17% en 1965, 0.79% en 1970 y 6.15% en 1975. Elaborado con base en los *Censos Industriales*, con precios constantes de 1960.

⁸⁵ Su participación en el total de establecimientos de la industria fue del 4.94% en 1965, 3.51% en 1970 y 2.54% en 1975.

Por lo que respecta al promedio del personal ocupado por establecimiento en la industria automotriz, dado el incremento de éstos, apenas es perceptible; de 1965 a 1975 creció en un 17.7%. En términos absolutos las cantidades promedio de ocupación por tipo de establecimiento son mayores en la industria terminal que en la auxiliar, tanto por el monto absoluto como por el ritmo de incremento. Como se veía, es en este tipo de establecimientos en donde se localiza la mayor afluencia de recursos, de capital invertido y de personal ocupado con el menor número de establecimientos, resultando ser ésta la actividad automotriz más concentrada. Sin embargo, dentro de los establecimientos de la industria auxiliar, destaca la fabricación de motores, con un comportamiento similar al de la terminal, con la excepción de la drástica disminución del promedio de personal ocupado, que de 609 personas para 1970 llega a sólo 276 en 1975, debido a la expansión que presenta en el número de establecimientos que hace aparecer escaso el aumento de personal y que por su velocidad fue el más importante —de un 316.94% para los años de 1970 a 1975—, lo que seguramente sugiere la necesidad de estos establecimientos de reclutar una mayor cantidad de personal adiestrado en esta

La participación del capital en la industria automotriz según su origen privado, nacional o extranjero y estatal, está presentada en el cuadro inferior de la página siguiente.

El capital dominante en la industria automotriz, toma la forma de asociación entre capital privado nacional y extranjero, principalmente en el sector fabricante de autopartes. En el sector terminal, el capital extranjero es dominante ya que se encuentra asociado y no asociado en 10 empresas de las 18 que comprende el sector.⁸⁶ Puede afirmarse que el capital extranjero controla, casi en su totalidad, la fabricación y ensamblado de vehículos, imponiendo marcas, modelos y precios, como puede apreciarse en el cuadro de la página 39.

especialidad, o sea, en los procesos que se manejan para la fabricación de motores. Se puede afirmar que los fabricantes de motores presentan el mayor dinamismo observado en la industria automotriz. *Idem*.

EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO ENTRE LAS 500 MÁS GRANDES EN EL AÑO DE 1975

Nombre de la empresa	Rango	Capital social (millones)
Volkswagen de México, SA de CV ²	16	953.1
Chrysler de México, SA ²	29	550.0
Diesel Nacional, SA ¹	38	500.0
Ford Motor Company, SA ²	76	300.0
Vehículos Automotores Mexicanos, SA de CV ³	106	225.0
Spicer, SA ²	112	217.8
Trailers de Monterrey, SA	170	140.0
Mexicana de Autobuses, SA de CV ²	209	117.0
Motores y Refacciones, SA ²	232	102.3
Ind. de Baleros Interc., SA de CV ²	289	89.0
Industria Automotriz, SA	295	85.0
Auto Manufacturas, SA	302	80.0
Rassini Rheem, SA de CV ³	318	79.5
Motores Perkins, SA ³	371	65.0
Bujías Champion de México, SA de CV ²	399	60.0
Dina Rockwell Nacional, SA de CV ³	405	60.0
Forjamex, SA de CV ³	416	60.0
Bendix Mexicana, SA ²	445	57.0
Cristales Inastillables de México, SA	479	51.2
Swecomex, SA ³	482	50.6
Eaton Manufacturera, SA ²	483	50.2

FUENTE: *Business Trends*. Suplemento. Las 500 empresas más grandes de México en 1975. En: S. Ramos, M. Camarena, B. Terrazas. Spicer, SA, monografía de una empresa y un conflicto. UNAM, México, 1979, p. 30.

NOTA: ¹ Significa empresa con participación estatal.

² Significa empresa con capital extranjero.

³ Significa empresa con participación estatal y extranjera.

PARTICIPACIÓN ASOCIADA O INDIVIDUAL DEL CAPITAL NACIONAL ESTATAL Y EXTRANJERO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA (empresas seleccionadas en 1976)

Formas de asociación	Terminal	Auxiliar	Totales
Estatal/extranjera	1	0	1
Estatal/nacional	3	2	5
Nacional/extranjera	3	16	19
Nacional/extranjera/estatal	1	3	4
Nacional	4	4	8
Estatal	1	0	1
Extranjera	5	0	5
TOTALES	18	25	43

FUENTE: S. Ramos, M. Camarena, B. Terrazas. Spicer, SA, monografía de una empresa y un conflicto, UNAM, México, 1979, p. 33.

NOTA: La lista de empresas seleccionadas se encuentra en los dos siguientes cuadros.

El cuadro se obtuvo de la revisión de la composición por sectores de procedencia de capital accionaria de 43 empresas, en el año de 1976.

GRADO DE CONTROL EXTRANJERO, NACIONAL Y ESTATAL EN LA PROPIEDAD DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL, 1976

Nombre de la empresa	Capital social (miles)	Porcentaje de control		
		Extranjero	Nacional	Estatal
1. Volkswagen de México, SA	1 132 952	100.00		
2. Chrysler de México, SA	550 000	100.00		
3. Diesel Nacional, SA	500 000		62.40	37.60
4. Nissan Mexicana, SA	435 000	100.00		
5. Ford Motor Company, SA	300 000	100.00		
6. General Motors de México, SA	176 724	100.00		
7. Vehículos Automotores Mexicanos, SA	157 021	38.54	1.23	60.23
8. International Harvester de México, SA	150 000	49.00	51.00	
9. Trailers de Monterrey, SA	140 000		100.00	
10. Siderúrgica Nacional, SA	140 000			100.00
11. John Deere, SA	120 000	49.00	51.00	
12. Mexicana de Autobuses, SA	117 000		30.00	70.00
13. Kenworth Mexicana, SA de CV	96 000	?	?	
14. Massey-Ferguson de México, SA *	53 000	40.00		60.00
15. Víctor Patrón, SA	N.D.		100.00	
16. Fábricas Autocar Mexicana, SA	N.D.		100.00	
17. Trailers del Norte, SA	N.D.		?	?
18. Maquiladora Automotriz Nacional	N.D.		?	?
19. Trailmobile de México, SA	N.D.	?		

FUENTE: Secretaría de Industria y Comercio, e investigación propia.

En: S. Ramos, M. Camarena, B. Terrazas, Spicer, SA, *monografía de una empresa y de un conflicto*, UNAM, México, 1979, p. 34.

N. D. Datos no disponibles.

* Aunque esta empresa no aparece en las listas de empresas de participación estatal publicadas en el acuerdo presidencial del 17 de enero de 1977 ni en el complementario del 10 de mayo del mismo año, la información de que es una empresa de participación estatal la hemos tomado de una noticia publicada en *El Sol de México* del 22 de julio de 1976 en la que se afirma que ha sido formalizada la compra del 60% de las acciones a través de Nafinsa.

⁸⁶ En total, el capital extranjero se encuentra presente en 29 empresas, de las 45 investigadas, representando cerca de un 67% del capital total.

El grado de control del capital extranjero, nacional privado y estatal en las empresas automotrices, permite afirmar que el primero, sostiene posiciones exclusivas o minoritarias, y solamente en un caso se encuentra asociado con el capital estatal y privado nacional. El capital

privado nacional puede participar con el control exclusivo del capital de las empresas, o bien sostener posiciones asociadas mayoritaria o minoritariamente; mientras que la participación estatal, a excepción hecha de Siderúrgica Nacional que controla en un 100%, se presenta en el mayor de los casos como asociado mayoritariamente. S. Ramos, M. Camarena, B. Terrazas, *Empresa y conflictos laborales: estudio monográfico del caso Spicer*, p. 36.

Por lo que se refiere a la participación extranjera en las empresas fabricantes de autopartes, se puede afirmar que su participación, aun siendo minoritaria, no deja de reflejar que el control de la tecnología, de las fuentes de financiamiento

y de los canales de distribución, se encuentran bajo su control. El grado de participación extranjera en la industria automotriz se puede apreciar en el siguiente cuadro:

GRADO DE PARTICIPACIÓN EXTRANJERA EN EMPRESAS SELECCIONADAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ AUXILIAR, 1975

Nombre de la empresa	Capital social (miles)	Porcentaje de participación extranjera
1. Transmisiones y Equipos Mecánicos, SA	332 803	34.00
2. Manuf. Mex. de Partes Aut., SA *	324 000	1.07
3. Spicer, SA	162 500	33.00
4. Rassini Rheem, SA *	93 000	51.00
5. Motores Perkins, SA *	65 000	21.00
6. Dina-Rockwell Nacional, SA *	60 000	49.00
7. Eaton Manufacturera, A	50 187	40.00
8. Motores y Refacciones, S.A	46 463	50.87
9. Moto Equipos, SA	45 000	40.00
10. Dina-Komatsu Nacional, SA *	40 000	40.00
11. Motores U.S. de México, SA	30 000	99.00
12. Mecánica Falk, SA de CV	30 000	49.00
13. Fruehauf de México, SA	27 780	97.47
14. Byron Jackson, SA	25 000	100.00
15. AC Mexicana, SA	18 562	49.00
16. Automanufacturas, SA	17 500	47.00
17. Frenomex, SA *	15 000	40.00
18. Lister Diesel Mexicana, SA	13 690	46.00
19. Automagneto, SA de CV	10 800	24.00
20. Forjamex, SA *	10 000	40.00
21. Electrónica Balteau, SA de CV	10 000	90.00
22. Autonélica, SA	8 750	100.00
23. Dodge de México, SA	2 500	100.00

FUENTE: S. Ramos, M. Camarena, B. Terrazas. Spicer, SA, monografía de una empresa y un conflicto, UNAM, México, 1979, p. 35.

NOTA: El porcentaje de participación del capital extranjero se calculó con base en la participación de éste en el total de la propiedad accionaria de la empresa.

* Participación estatal en el sector auxiliar.⁸⁷

⁸⁷ La participación estatal en el sector auxiliar, además de las empresas incluidas en el cuadro, integra las siguientes: Equipos Automotores Mexicanos, Manufacturera de Cigüeñales de México, Borg and Beck de México. En total existían, en 1976, alrededor de 17 empresas de participación estatal. Por otra parte

destaca el hecho de que un buen número de las empresas de la industria automotriz auxiliar sean pequeños establecimientos o maquiladoras de las empresas mayores, tratándose en otros casos de filiales extranjeras que operan en el país. *Idem.*

La participación del capital monopolista extranjero puede apreciarse también en la siguiente lista:

Capital español en la industria automotriz. Cromorama (venta de accesorios de lujo para automóvil). Distribuidora Volkswagen Central, SA (venta de refacciones y servicio de talleres, compraventa de autos nuevos y usados). Maquinaria e Implementos de la Costa, SA (venta de maquinaria agrícola y sus refacciones). Empresa Lanzagorta, SA de CV (fabricantes de pistones, cigüeñales y anillos para motores diesel). *Directorio clasificado de miembros de la Cámara Española de Industria de la Ciudad de México*, julio de 1976.

Empresas matrices y subsidiarias norteamericanas en la industria automotriz en México: Automanufacturas, SA (fabricación de accesorios para la industria automotriz). Borg Warner de México, SA (partes de automóvil). Baleros Intercontinental, SA (engranaje y ajuste de baleros). Caterpillar Mexicana, SA de CV (fabricante de partes y refacciones para maquinaria diesel). Dodge de México (equipo para transmisión mecánica). Eaton Manufacturera, SA (fabricante de ejes traseros y volantes). Empresas Técnicas Asociadas Pullman, SA (constructores y contratistas). Fábricas Automex, SA (ensamble de vehículos automotrices). Ford Motor Co. (fabricante de automóviles). Flexboro, SA (importadores y vendedores generales de controles para la industria automotriz). Fruehauf de México, SA (fabricante de carrocerías para autobuses, trailers y equipo). General Motors, SA (fabricante de automóviles). Industria Eléctrica Automotriz (fabricante de aparatos eléctricos). International Harvester de México SA, (importación y fabricación de im-

plementos agrícolas). Industria Automotriz de Cuernavaca (fabricante de partes para automóvil). Kenworth Mexicana, SA de CV (importadores de tractores y maquinaria agrícola). Overseas, SA (importadores de partes y accesorios para automóviles). Rassini Rhemm, SA de CV (partes de automóviles). Spicer, SA (fabrica anillos de pistón, casquillos cilíndricos, engranes para bomba, trenes para engranajes y flechas de transmisión). Vehículos Automotores Mexicanos, SA (ensamblaje de automóviles y camiones). Entre las más destacadas. *Lista de Compañías norteamericanas operando en México*. Compilada por la Cámara Americana de Comercio en México, AC., en el año de 1970.

Lo anterior puede confrontarse con la publicación que promueve el Comité Bilateral de Hombres de Negocios Mexicano - Norteamericanos, Varios Autores, *Inversiones extranjeras directas en México*, 1971. Y también en la *Revista Progreso*, de enero-febrero de 1973.

El capital holandés participa en la empresa de participación de capital estadounidense y posteriormente estatal Motores Perkins, SA (fabricante de motores de combustión interna y sus componentes) la cual tiene como accionista importante a la empresa Massey Ferguson Nederland, N.V. —10.5 millones de pesos de un total de 50 millones, o sea un 21%. Tomado del informe: *Las empresas holandesas y sus actividades en México*. (Schmeitz J. P. L., Van Hess T. P. J., Centro del Tercer Mundo, Universidad Católica de Nijmegen, Coehoornstraat 93, Holanda, 1976).

La Fiat, aparece en el Directorio de miembros de la Cámara de Comercio Ita-

liana en México. *Directorio de miembros*, s/f.

El capital canadiense, participa en la empresa Massey Ferguson, y también en Motores Perkins, que asociada con la fábrica Automex, S.A. y la Chrysler norteamericana, opera en México, con participación estatal. *Revista Progreso* del 5 de mayo de 1973.

El capital japonés constituye en México la fábrica Nissan Mexicana, S.A. de C.V., que destaca como una de las principales fuentes de inversión de este origen. *Revista Expansión*, Vol. II, No. 35, del 20 de mayo de 1970; *Directorio de la Embajada Japonesa en México*, 1970.

La participación del capital inglés en la industria automotriz para 1975, estaba representada por las siguientes compañías: Bujías Mexicanas (fundada en 1951, con capital de 23 millones de pesos). General Motors de México, S.A. de C.V., que afilia la Vauxhall Motors Ltd. y la C.A.V. Limited. Lister Diesel Mexicana, S.A. (que se fundó en 1957 y se dedica a la fabricación y venta de motores diesel para uso industrial y marino, acoplamientos de bombas motogeneradoras así como también línea agrícola y otras aplicaciones) representantes de R.A. Lister and Co. Ltds. Vidrio Plano de México, S.A. (fundada en 1955, fabricante y exportador de vidrio flotado y vidrio de seguridad automotriz). Moto Equipos, S.A. (fundada en 1958, se dedica a la fabricación de motores diesel Rolls-Royce y Volvo Penta), representantes de Industrial and Marine Gas Turbine Ltd., Kelvin Huges, Bruntons Ltd., Kort Nozzles Ltd., K. and L. Steering Gears., A.B. Volvo Penta. Electro

Diesel de México, S.A. (fundada en 1954, se dedica a la importación de sistemas de inyección diesel y eléctricos para uso automotriz, industrial, agrícola y minero). Representantes de C.A.V. Ltd., Joseph Lucas Service Overseas, Ltd., Bryce Berger Ltd., Leslie Hartridge Ltd. *Directorio de Socios*, publicado por la Cámara de Comercio Británica, A.C., 1975.

La *Revista Expansión* del 30 de mayo de 1973, menciona sobre las inversiones inglesas en la industria automotriz que: "En este momento la inversión inglesa está concentrada casi exclusivamente en el campo de la tecnología... motores diesel... Moto Equipos, S.A., que da empleo a 200 personas en su fábrica de Puebla es propiedad en un 20% de Rolls-Doyce Co. Motores Perkins, S.A., y Lister Blackstone de México, S.A., son empresas en las que los británicos tienen minoría de acciones". Del artículo intitulado "Inversiones Inglesas".

Véase, por último, Domínguez, L. *La corporación multinacional y la inversión extranjera en México*. Tesis profesional, E.N.E., UNAM, 1972: Apéndice II, p. X, para constatar la participación de capital norteamericano, suizo, canadiense y alemán en la industria automotriz en México. Y en la p. XXX, la lista de empresas que han gozado de exenciones fiscales en el período 1940-1970, entre las que destacan las compañías extranjeras.

En la industria automotriz la concentración del capital alcanza niveles comparables a los presentados por las industrias más dinámicas; destaca principalmente la industria terminal, en la cual no son más de diez las empresas que controlan la pro-

ducción y el mercado automotriz.⁸⁸ Aunado a la concentración del capital se observa el peso creciente del capital extranjero en el proceso de acumulación de capital de la industria. Y como se ha visto, la aceleración característica de este proceso ha estrechado las relaciones entre las distintas fracciones del capital.

El sector estatal participa en el control de empresas fabricantes de autopartes, e incluso terminales, contrata los servicios y la orientación tecnológica del capital extranjero y promueve hasta donde los intereses del gran capital exigen, sus operaciones en esta industria; ello se puede apreciar particularmente en la gran cantidad de productos que relacionados con la producción automotriz adquiere e incorpora en sus actividades.⁸⁹

⁸⁸ "Actualmente en casi todas las ramas más importantes son cuatro, cinco o cuando más ocho o diez empresas las que absorben el grueso del capital, de la producción y a veces también de la fuerza de trabajo. Ello ocurre por ejemplo en la minería, en las industrias energéticas, en la siderúrgica, en la industria automotriz, y otras metal-mecánicas, en la petroquímica y la química pesada, en la del cemento y otras de la construcción e incluso de la textil de fibras sintéticas y en ciertas ramas de la producción alimentaria." Revista *Estrategia*, n. 12, p. 52.

⁸⁹ Participación estatal en empresas de la industria automotriz:

Equipos Automotores, SA de CV (también presta servicio automotriz). Vehículos Automotores Mexicanos, SA de CV. Manufacturera Mexicana de Partes de Automóviles, SA. Mexicana de Autobuses, SA. Diesel Nacional, SA (también presta servicio). Renault Mexicana, SA (también presta servicio). Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, SA. Borg and Beck de México, SA. Maquiladora Automotriz Nacional, SA, antes FANASA (también presta servicio). Siderúrgica Nacional, SA. Rassini Rheem, SA de CV (también presta servicio). Motores Perkins, SA. Fundiciones de hierro y acero, SA. Mecánica Falk, SA de CV. Tracto-Sidena, SA y Tornimex, SA de CV. *Catálogo de Productos y*

La participación de instituciones financieras, públicas o privadas en la industria automotriz ha tenido importancia en su desarrollo, además de que permite apreciar las relaciones entre las fracciones dominantes del capital que participa en la industria automotriz mexicana.⁹⁰

Se señalan a continuación algunas de las características del comportamiento en el mercado de las empresas de esta industria durante la década de los setenta.

Servicios de Empresas de Participación Estatal. Publicado por la Dirección General de Inspección y Adquisiciones, México, 1976.

En el catálogo mencionado, aparecen también las listas de productos, o en su caso servicios, que prestan las empresas. Resultaría interesante averiguar las razones de esta red de productores, productos y servicios, puesto que aun a simple vista se puede apreciar la integración de actividades no exclusivas a la industria automotriz en torno a productos que componen los automotores, o sea que se parecen las líneas de un complejo industrial organizado por el Estado y que pudiera tener como eje la producción de vehículos de transporte.

⁹⁰ La participación de instituciones financieras, públicas o privadas en la industria automotriz, estuvo representada en las siguientes empresas:

Nafinsa participaba en 1975, con el 37.60% del capital total de Diesel Nacional —500 millones de pesos—; con el 40.0% de la empresa Dina Komatsu Nacional, SA (con capital total de 80 millones de pesos) y en un 30% dentro de la empresa Dina Rockwell, SA (con un capital social pagado de 50 millones de pesos). Tomado de: *Empresas en las que Nacional Financiera es accionista*. Dirección de Empresas y Fideicomisos, Gerencia de Empresas, 12 de marzo de 1976.

La vinculación que existe entre las instituciones y grupos financieros, y las empresas de la industria automotriz, se puede apreciar en la siguiente lista (datos de 1975):

Grupo DESC, Sociedad de Fomento Industrial:
— Automagneto, SA de CV
— Industria de Baleros Intercontinental, SA
— Spicer, SA
Grupo Industrial Saltillo, SA (GISSA):
— Moto Islo, SA

Por su participación en el mercado automotriz, la Volkswagen y la Ford son las empresas más importantes.⁹¹ La pro-

Financiera Aceptaciones (SERFIN), SA:

- Eaton Manufacturera, SA
- Spicer, SA
- Transmisiones y Equipos Mecánicos, SA
- Vidrio Plano, SA

Valores de Crédito Bursátil, SA:

- Equipos Mecánicos Bucyros Erie, SA
- Eaton Manufacturera, SA
- Lister Blackstone de México, SA

Financiera Banamex, SA:

- John Deere, SA
- Lister Blackstone de México, SA
- Moto Equipos, SA
- Inyec-Diesel, SA de CV
- Worthington de México, SA
- Eaton Manufacturera, SA
- AC. Mexicana, SA
- Equipos Mecánicos Bucyros Erie, SA

Banco de Comercio:

- Massey Ferguson de México
- Spicer, SA

SOMEX:

- Vehículos Automotores Mexicanos, SA
- Mexicana de Autobuses, SA
- Manufacturera Mexicana de Partes de Automóvil, SA
- Borg and Beck de México
- Bujías Champion de México, SA
- Equipos Automotores Mexicanos, SA

Banco Comercial Mexicano, SA:

- Refacciones Automotrices Industriales, SA

Lista de instituciones y grupos financieros que participan en la industria mexicana. Elaborada por Sergio Ramos, para el archivo de Empresas, IISUNAM, 1977.

⁹¹ La Volkswagen, de 1970 a 1975, ha controlado una tercera parte del mercado automotriz —de un 26.7% en 1970, alcanzó el 35.1% en 1975—, habiendo aumentado sus ventas durante estos años en un 74.75%. En segundo lugar se encuentran los autos Ford y Chrysler, con una participación aproximada del 15% cada uno de ellos para 1975 —que representaron en 1975, 33 259.66 y 35 836 autos vendidos—. La General Motors, Nissan Mexicana, Vehículos Automotores Mexicanos y Dina Renault, ocupan los demás sitios.

Por lo que se refiere a la composición del mercado basado en ventas de camiones, participan las mismas marcas fabricantes de autos mencionados y la International Harvester, que fabrica también tractores, y que por cierto ha mantenido la menor participación. Los camiones de la Chrysler, con una producción de

ducción para la exportación de vehículos señala a la primera como la más dinámica;⁹² destaca también Nissan, que de una participación en 1973 del 10.47% en la exportación total de vehículos, alcanza el 52.34% en 1975. Sin embargo, la exportación de vehículos automotrices disminuyó considerablemente para este último año (la disminución en 8.4 veces del número de unidades exportadas trajo aparejada una disminución del 54.29% en el valor total de las exportaciones).

La comparación entre el valor de las importaciones y de las exportaciones nos muestra no sólo la creciente participación del capital extranjero invertido en la industria, sino también el creciente rezago de la producción para la exportación. Este atraso hacía disminuir la entrada de divisas y por tanto provocaba ciertas

13 321.98 camiones en 1970, y 31 017.81 en 1975 ocupaban en estos años los primeros lugares representando casi la tercera parte del mercado de estos productos, aunque la Ford y la General Motors le sigan de cerca; para la primera marca 14 363.62 unidades en 1970 y 23 187.70 para 1975; y para la segunda 13 157.52 camiones en 1970 y 19 743.70 en 1975. Dina ocupa el siguiente lugar, seguida por los camiones de la VAM; a partir de 1972 la Volkswagen inició su participación de *combies* aumentando de un 4.6% en 1970 a un 14.2% en 1975 —cuarto lugar en este año—. Esta breve descripción nos muestra la importancia que las empresas tienen en términos de su capacidad competitiva, lo que en cierto modo explica el afán de su expansión y los incrementos en la producción de unidades que han generado utilidades que suponen un alto costo que tiene para cualquiera de estas grandes empresas el mantenimiento de su posición en el mercado. Datos tomados de las Estadísticas de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. (AMIA).

⁹² En 1973 y 1974, las ventas para la exportación representaron el 28.58% y el 18.49% respectivamente de su total en esos años, controlando a su vez el 89.02% y el 85.18% del total de vehículos exportados por compañía —1972 a 1975—. *Idem*.

dificultades a la expansión de la producción de automóviles en el país; sobre todo si se toma en cuenta que uno de los fines de la producción automotriz es sostener las exportaciones para ampliar los mercados internacionales de esta industria, y de otra parte, que esta producción para la exportación ha de funcionar como elemento regulador de los límites de la expansión del propio mercado nacional, contrarrestando las dificultades de la venta o mantenimiento de la situación competitiva de las empresas, o canalizando las dificultades que presenta el mercado internacional.⁹³

Además, si tomamos en cuenta los proyectos de inversión de algunas empresas automotrices, podemos exponer algunas consideraciones sobre la penetración del capital extranjero, y respecto a la magnitud de la producción que se destina a la exportación. Los proyectos de inversión se han traducido en la diversificación de los productos, de manera que la diferencia establecida en términos de plantas dedicadas a especialidades se diluye hasta cierto punto, ya que las propias marcas ensambladoras son a la vez fabricantes de autopartes que no son necesariamente exclusivas a sus marcas, surge así un nuevo rasgo de la división del trabajo en la industria automotriz: la integración de los productos,

aunada a la descentralización de los procesos productivos. Ello implica que un gran número de empresas pequeñas, no monopólicas, dependan de las actividades de los grandes monopolios.⁹⁴

Lo que formalmente se ha diferenciado en sectores de la industria automotriz —terminal y auxiliar— tiene en realidad un solo apoyo: el hecho de que el producto terminado, el vehículo de trans-

⁹⁴ "... con el pequeño grupo de gigantes coexisten muchas empresas medianas y pequeñas; es más, la coexistencia de estas empresas de menor tamaño es útil a los propios monopolios, porque en sus actividades, las medianas y pequeñas empresas son, por decirlo así, ramificaciones de las grandes empresas monopolistas y sirven con mucha frecuencia de colchón cuando las fluctuaciones de la coyuntura económica obligan a las empresas a reducir la producción. Es típico el caso de la Ford Motor Company: una buena cantidad de su producción de partes y refacciones, la contrata con medianas y pequeñas empresas, y esto por dos razones: una, porque meterse a la producción de todos los elementos que concurren en la producción de un automóvil resultaría muy costoso y requeriría inversiones muchísimo muy grandes, y la otra, porque en épocas en que baja la demanda la Ford retringe sus operaciones, pero a costa fundamentalmente de la mediana y pequeña empresa. Así la empresa mediana y pequeña subsisten, pero en forma de supeditación a los grandes monopolios." Varios autores, *Política mexicana sobre inversiones extranjeras*. Cuadernos del Seminario de Teoría del Desarrollo, n. 4. IIEc., UNAM, México, 1977, p. 16.

"Alrededor de cada gran industria —que como hemos visto, generalmente está controlada por unos cuantos consorcios— suele operar un gran número de empresas cuyas ventas, ingresos, utilidades, posibilidades de inversión y financiamiento, ocupación, etc., dependen de aquéllos. Tal es el caso de PEMEX que expende al público sus productos, de los millares de agencias de automóviles, que principalmente dependen de los "tres grandes": Ford, General Motors y Chrysler; de los numerosos vendedores de equipo e implementos agrícolas, de los distribuidores de llantas..." J. Carrión, A. Aguilar, *La burguesía, la oligarquía y el Estado*, México, Ed. Nuestro Tiempo, 1972, pp. 178 y 179.

⁹³ El valor de las importaciones para 1972, fue de 3619 millones de pesos contra los 950 millones de las exportaciones, en 1973. —4 400 millones contra 1 854 millones—, se atenúa ligeramente en 1974, pues de 6 313 millones de pesos de las importaciones, las exportaciones alcanzan los 2 350 millones. Sin embargo, en 1975, la disminución de las exportaciones en 1074 (—54.29%) acusa aún más el déficit mencionado, ya que las importaciones aumentan a 8 799 millones de pesos. Tomado de *Análisis 75*, Grupo editorial expansión. Publicaciones Ejecutivas Mexicanas, SA, México.

porte, es controlado y comercializado por uno de estos sectores, que además subordina la fabricación de autopartes a este aspecto, aunque sólo sea en términos de la integración de los productos obtenidos en los distintos procesos especializados.⁹⁶

Desde otro punto de vista, esta distinción está referida a un elemento de la integración monopólica de la industria que plantea una cierta independencia en el funcionamiento y organización de lo que se puede describir como "áreas productivas", e incluso de comercialización, puesto que los distintos establecimientos de la industria del automóvil reproducen su integración a partir de la ampliación de las dos vertientes de la relación de sus productos: la primera destinada al consumo productivo y la segunda al consumidor del producto terminado. La primera realiza operaciones comerciales en el interior de la industria, y la segunda las efectúa dentro del mercado de consumo no industrial. Esta doble salida o canal de ventas, en términos de la reproducción del capital invertido y de la realización de las utilidades, está íntimamente ligada como ejecutora de fases distintas del mismo proceso. Y en términos de la comercialización, ofrece distintos significados por la forma misma de enfrentar el mercado. De los propios ámbitos de operación que muestran distintas extensiones en la realización de las ventas tanto como del volumen del capital que movilizan, se extraen las diferencias en la importancia que cumplen estas dos vertientes para la reproducción del capital.

⁹⁶ Y subordinando al capital privado nacional en su conjunto, tanto pequeño como de mayor importancia, a los ritmos de producción y ventas establecidos por las empresas monopólicas del sector terminal.

Los proyectos de inversión que se pusieron en marcha durante los años 1973 a 1975, muestran cómo la integración de los diferentes productos automotrices que subordina la descentralización de los procesos productivos ha permitido expandir a las grandes empresas de la industria automotriz. Los programas y líneas de producción, así como las variaciones en el capital movilizado por las empresas, dan idea del crecimiento de la capacidad productiva instalada y del volumen de la producción. Y, por otra parte, permiten apreciar la capacidad de esta industria para establecer los precios de los vehículos y la relación que existe entre el aumento de esta capacidad productiva con el financiamiento exterior, tanto como la participación del Estado.

Los proyectos de inversión que anunciaron algunas empresas de la industria automotriz son los siguientes: 1. Volkswagen de México, S.A., anunció en 1973 una inversión adicional de 250 millones de pesos para ampliar su planta en Puebla. Posteriormente, en 1974, una nueva inversión de 800 millones de pesos le permitió aumentar su capacidad de producción de 600 a 800 unidades por día, de las cuales un gran porcentaje fue destinado a la exportación. 2. General Motors de México, S.A. llevó a cabo en 1973 una inversión de 130 millones de pesos para operar una planta en Toluca de motores de 8 cilindros con capacidad anual programada de 60 000 unidades, de las cuales el 60% se destinaron a la exportación. 3. Chrysler de México, S.A., realizó en 1974, una inversión de 75 millones de pesos para poner en operación en Toluca su planta de condensadores para equipos automotrices de clima artificial, dedicados 100% a la exportación. 4. Ford Motor Co. aplicó en

1974, 1 875 millones de pesos, para incrementar sus exportaciones a Estados Unidos y otros países. 5. Nissan Mexicana, S.A. dedicó la cantidad de 250 millones de pesos para triplicar su capacidad de producción, llegando a fabricar 50 000 unidades en 1975. 6. Diesel Nacional, S.A. invirtió en 1975, la cantidad de 250 millones de pesos para ampliar la capacidad de producción de su planta en Ciudad Sahagún, y poder alcanzar en 1977 la meta de 40 000 autos Renault.

Por otra parte, durante 1970, varias plantas fabricantes de autopartes, concluyeron nuevos planes de expansión y muchas otras introdujeron líneas de producción nuevas. Las empresas que implementaron o iniciaron nuevos programas de expansión incluyeron a: 1. Transmisiones y Equipos Mecánicos, S.A., que duplicó su capacidad productora de transmisiones automotrices. 2. Spicer, S.A., que comenzó la construcción de una planta en Querétaro para producir ejes cardánicos. 3. Eaton Manufacturera, S.A., que instaló nuevos equipos de fundición para la producción de ejes para camiones pesados.

En 1973, el sector de autopartes continuó aumentando su capacidad productiva y su potencial de exportación: 1. Transmisiones y Equipos Mecánicos, S.A., de Querétaro, anunció una nueva inversión de 275 millones de pesos que le permitirá incrementar en más de 100% su capacidad de fabricación de transmisiones automotrices. En este año, la empresa ya exportaba aproximadamente el 50% de su producción. 2. Eaton Manufacturera, S.A., puso en operación un proyecto de expansión, con 75 millones de pesos en su planta de Toluca, incluyendo la ampliación de sus hornos de

fundiciones para producir ejes para automóviles y camiones. 3. Un hecho importante que tuvo lugar a fines de este año fue la adquisición por parte de Dina del 60% de las acciones de Motores Perkins, S.A., fabricante de motores diesel, cuya planta se encuentra en Toluca, y es la mayor en Latinoamérica. El control mayoritario de la empresa estaba en manos de Chrysler de México.

En 1974, los principales proyectos de expansión incluyeron a las siguientes empresas: 1. Transmisiones y Equipos Mecánicos, S.A., de Querétaro, que invirtió 275 millones de pesos para incrementar su capacidad de fabricación de transmisiones automotrices estándar de 256 000 unidades anuales a 490 000. En este año exportó el 70% de su producción aproximadamente. 2. Rassini Rheem, S.A. de C.V., inició operaciones en su nueva planta, en Piedras Negras, Coah., de muelles de acero para la industria terminal. La inversión total de la nueva planta fue de 53.6 millones de pesos. Para el financiamiento de equipo y maquinaria de este proyecto, la empresa recibió un préstamo del Eximbank de los Estados Unidos, por un total de 16.8 millones de pesos. 3. Automanufacturas, S.A. empezó a construir su nueva planta cerca de Puebla, destinada a la producción de diversos componentes y refacciones automotrices por medio de una inversión de 140 millones de pesos. A finales del año la empresa recibió un préstamo del Eximbank de los Estados Unidos, por la cantidad de 12.9 millones de pesos. 4. Motores Perkins, S.A. continuó con su proyecto de inversión de 91 millones de pesos en su planta de Toluca, destinado a incrementar hasta 36 000 unidades su capacidad anual de producción de motores diesel para 1977.

Entre los programas de expansión más importantes realizados durante 1975, destacan: 1. Transmisiones y Equipos Mecánicos, S.A. que invirtió 170 millones de pesos con objeto de aumentar su capacidad de producción anual de transmisiones automotrices estándar de 400 000 a 900 000 unidades en 1976. 2. Automanufacturas, S.A., filial de la empresa Budd Co. de Estados Unidos, continuaba la construcción de su planta en Puebla por valor de 140 millones de pesos, donde habrán de producirse diversas partes y componentes automotrices. 3. Motores Perkins, S.A. siguió adelante con sus planes de expansión en Toluca, a fin de incrementar en más de tres veces su capacidad de producción anual de motores diesel para alcanzar 36 000 unidades. El proyecto estuvo pensado para concluirse en 1977 y representaría una inversión total de 91 millones de pesos. 4. Nacional Financiera y el grupo industrial de Ciudad Sahagún se asociaron con el Grupo Rockwell Nacional, S.A. para in-

vertir 260 millones de pesos en la producción de ejes y frenos para vehículos automotores. 5. Nafinsa también formó parte de otra compañía en la que participan capitales de Alemania Occidental y de Brasil, para establecer una planta de forja de precisión para repuestos automotrices. La nueva compañía Forjamex, S.A. de C.V., invertirá 118 millones de pesos en la planta localizada en el Estado de Tlaxcala. 6. Una tercera planta con participación de Nafinsa y el Grupo Sahagún fue Ensamblajes Automotrices, S.A., ubicada también en el estado de Tlaxcala. Esta compañía invirtió 80 millones de pesos en la producción de pistones automotrices de aluminio y repuestos de este mismo material.

Las tres últimas inversiones, debieron estar terminadas para 1977, según los planes del gobierno federal. Tomado de *Empresas y Conflictos Laborales: Estudio Monográfico del caso Spicer*. México, IISUNAM, 1977, pp. 24 a 28.

ASPECTOS DE LA DINÁMICA AUTOMOTRIZ ACTUAL

Las circunstancias que han rodeado al desarrollo de la producción automotriz en los últimos tres o cuatro años han puesto en evidencia no sólo las dificultades que ha tenido que enfrentar —al igual que el resto de la actividad económica nacional—, sino también los recursos y mecanismos que las grandes empresas han empleado para hacer frente a la crisis económica.

Las dificultades que ha enfrentado el proceso de reproducción social del capital y las consiguientes interrupciones en la producción y el consumo de mercancías se han hecho presentes, en el caso de la industria automotriz, de una forma quizá menos severa que en el resto de la economía; sin embargo ha resentido fuertemente las condiciones agravadas por la prolongación de la crisis. Esto se expresa en el hecho de que la producción encuentra dificultades para realizarse con una ganancia remunerativa, lo cual repercute en la contracción de la producción, en el desempleo masivo de los trabajadores, en la subutilización o destrucción de los medios de producción, y en el agudizamiento de las contradicciones del proceso de reproducción del capital.

Estos aspectos dejan ver la capacidad del capital para enfrentar el deterioro de las condiciones materiales que apoyan su poder económico y político. Los mecanismos que emplea responden a una estrategia más amplia, aquella que corresponde a las diferentes esferas que el capital en su conjunto concentra. En ello destaca la amplitud que la industria automotriz ha alcanzado como parte del complejo militar-industrial.

Mecanismos utilizados para enfrentar la crisis, como la reducción del tiempo de producción y circulación, han actuado sobre las condiciones de trabajo del obrero, han intensificado la explotación y abierto nuevas formas de generación de plusvalía, y por otra parte, han estimulado el mercado para su realización. Aunque el empleo de estos mecanismos se ha generalizado en la producción capitalista, y desde luego se les utiliza no únicamente ante condiciones de crisis, por ser los únicos medios al alcance de las grandes empresas para reordenar las condiciones de la producción del capital, sin embargo, adquieren formas distintivas extremas en estos años.

La industria automotriz en México ha sido una de las pocas actividades indus-

triales que considerada globalmente no ha interrumpido su expansión. La baja en la producción y ventas que tan duramente le afectó en 1976 y 1977, no llegó al extremo de ocasionar pérdidas, e inclusive contra lo esperado, algunas de las grandes empresas reportaron ganancias muy superiores a las obtenidas durante los años sesenta. Puede decirse que la industria automotriz superó su ritmo de crecimiento en 1978 y según el número de unidades producidas, lo confirmó en 1979.⁹⁶ Aunque el fortalecimiento del capital de la industria automotriz ha tenido distintas formas de expresión, y en ocasiones no se ha presentado en todas sus fracciones, sí permite apreciar que ha sido reordenado aceleradamente, tanto en términos de las modificaciones que ha observado la estructura de la

⁹⁶ BANAMEX. *Examen de la situación económica de México*. Vol. LV, No. 639, febrero 1979, p. 89.

producción automotriz, como en razón de una recomposición de la división del trabajo. En el siguiente cuadro se puede apreciar este comportamiento.

Se puede apreciar rápidamente que la industria automotriz ha recuperado en cierta forma su ritmo de crecimiento en los años 1978 y 1979, aun teniendo presentes las dificultades que sufrió en 1977 y 1976. Esto se puede concluir también al comparar el ritmo de crecimiento de la producción automotriz con respecto al sector industrial, como veremos enseguida.

Sin que el ritmo de crecimiento de la producción automotriz en esta década sea comparable con el sostenido en los años sesenta, se puede notar que está por encima del sostenido por la industria. Y, aun tomando en cuenta que en la actualidad configura una dimensión distinta en lo que hace a las relaciones entre las empresas más importantes y entre los mismos sectores terminal y de autopartes, se

PRODUCCIÓN Y VENTA ANUAL DE AUTOMÓVILES, CAMIONES, TRACTO-CAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES, 1975-1979 (unidades)

Años	Automóviles		Camiones, tracto-camiones y autobuses integrales		Total	
	Producción	Venta	Producción	Venta	Producción	Venta
1975	237 118	231 108	119 506	114 779	356 624	345 897
1976	212 549	199 137	112 430	104 230	324 979	303 367
1977	187 637	194 471	93 176	94 769	280 813	289 240
1978	242 519	226 587	141 608	134 441	384 127	361 028
1979	441 750*

* Estimado.

FUENTE: Órgano Informativo de la AMIA, Boletín 157, p. 22. Examen de la situación económica de México. BANAMEX, Vol. LV, No. 639, febrero de 1979, p. 89. Cuadro n. 6: "Pronóstico de la producción de vehículos automotores, 1978-1985" (unidades).

TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL DE LA PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ

Concepto	Promedio 1960/70	Promedio 1970/76	Promedio 1970/77
Industria de autopartes *	18.0	12.0	9.0
Industria de automóviles	14.0	9.0	6.4
Sector industrial	8.8	6.2	5.5
Producto interno bruto	7.0	5.3	4.7

* Estimado.

FUENTE: Banco de México, SA., Dirección General de Estadística. Censos Industriales. En: Examen de la situación económica de México, BANAMEX, Vol. LV, No. 639, febrero 1979, p. 90.

puede apreciar que el sector auxiliar prácticamente duplica el ritmo sostenido por el sector industrial.

Ahora bien, si observamos la participación de las compras de autopartes nacionales en el valor de la producción notaremos que en el período que comprende de 1965 a 1976, ha aumentado efectivamente el componente nacional en el valor de la producción. Sin embargo resulta notorio el hecho de que las compras de autopartes extranjeras no ha disminuido, sino muy ligeramente y sólo para algunos años, su participación en el valor de la producción. La tercera parte en que estas compras participan se ha conservado a lo largo de todo el período y señala las limitaciones de la industria automotriz para elaborar dichos componentes y avanzar en el llamado proceso de integración. A continuación se presentan algunas cifras con respecto al crecimiento de las compras de autopartes (véase cuadro en la página siguiente).

El Banco Nacional de México estima que para el año de 1985, la producción automotriz terminal aumentará cerca de cinco veces los 34 380 millones de pesos

que registró en 1977, de tal modo que 194 165 millones de pesos son proyectados tomando como supuesto el crecimiento de los precios sobre un 10 por ciento anual. En el siguiente cuadro (pág. 49), podemos confirmar también, que se proyecta para la industria de autopartes un crecimiento superior en intensidad al de la industria terminal, dejando ver el peso que se espera habrá de jugar la industria automotriz en los próximos años.

El saldo deficitario de la balanza comercial de la industria automovilística, permite apreciar la relación que existe entre los componentes nacionales y extranjeros que son necesarios para su operación. El aumento del saldo negativo que se aprecia año con año, se vio atenuado en 1978 por un importante aumento del volumen de las exportaciones que ocasionó la actividad de la Volkswagen al incrementar el número de sus unidades exportadas de 5 168 a 18 348, o sea un aumento en su producción para la exportación de dos y media veces lo destinado a este propósito en 1977.⁹⁷

⁹⁷ Véase el cuadro de exportación anual de vehículos por marca (p. 52).

**PARTICIPACIÓN DE LAS COMPRAS DE AUTOPARTES NACIONALES Y
EXTRANJERAS EN EL VALOR DE LA PRODUCCIÓN, 1965-1976**

(millones de pesos)

Año	Compras de autopartes nacionales	Compras de autopartes extranjeras	Valor de la producción industria terminal	Participación %	
	(a)	(b)	(c)	a/c	b/c
1965	1 217	1 437	4 026	30.2	35.7
1966	1 847	1 693	4 920	37.5	34.4
1967	2 124	1 969	5 461	38.9	36.0
1968	2 566	2 105	6 557	39.1	32.1
1969	3 016	2 349	7 463	40.4	31.5
1970	3 581	2 695	8 581	41.7	31.4
1971	4 170	2 800	9 452	44.1	29.6
1972	4 822	3 076	11 038	43.7	27.9
1973	6 719	4 250	14 208	47.3	29.9
1974	8 690	6 317	18 480	47.0	34.2
1975	10 000	8 628	22 652	44.1	38.1
1976	11 164	7 907	25 387	44.0	31.1

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. En: Examen de la situación económica de México, BANAMEX, Vol. LV, No. 639, p. 92.

EXPORTACIÓN ANUAL DE VEHÍCULOS POR MARCA, 1975-1978
(unidades)

MARCA	1975	%	1976	%	1977	%	1978	%
Chrysler de México ...	172	(8.0)	416	141.9	695	67.1	1 785	156.8
Nissan Mexicana	1 538	(35.7)	3 080	100.3	5 863	90.0	5 652	(3.6)
Volkswagen de México .	1 122	(93.1)	659	(41.3)	5 168	68.4	18 348	255.0
Diesel Nacional	106	(55.8)	17	(84.0)	17	...	43	152.9
TOTAL	2 938	(84.6)	4 172	42.0	11 743	181.5	25 828	119.9

(.) Disminución.

FUENTE: Órgano informativo de la AMIA, enero 1979, p. 25.

**ESTIMACIÓN DEL VALOR DE LA PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ TERMINAL Y DE AUTOPARTES, 1976-1985.**
(millones de pesos)

Año	Industria automotriz terminal *	Industria automotriz auxiliar **
1976	25 380	20 310
1977	34 380	25 780
1978	55 000	37 970
1979	69 576	49 480
1980	85 565	62 680
1981	105 699	79 750
1982	124 291	96 590
1983	132 618	106 150
1984	160 468	132 290
1985	194 165	164 880

FUENTES: * Estimaciones con base en cifras de la AMIA. Hipótesis II: BANAMEX, elaborado con base en el modelo económico del Departamento de Estudios Económicos. Se tomó como supuesto el crecimiento de precios bajo un 10% anual.

** Lapso 1978-1985, estimado con base en: (a) producción probable de automóviles, (b) incremento anual de 3% en el grado de integración a partir del 1979, y (c) aumento de precios de 10% en promedio anual. Años 1976 y 1977 calculados con base en censos industriales y producción de automóviles. Elaborado con datos de la Secretaría de Programación y Presupuesto, Dirección General de Estadística; Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

En: Examen de la situación económica de México, BANAMEX, Vol. LV, No. 639, febrero de 1979, pp. 89 y 99.

Este hecho debe destacarse pues señala un cambio en la operación de la industria automotriz en el plano internacional, del que México adopta nuevos elementos en la producción automotriz, que incrementa considerablemente la porción destinada a la exportación tanto de autopartes como de vehículos terminados; de ello dan cuenta, sobre todo, los nuevos proyectos de expansión por parte de las

grandes empresas de la industria terminal que se orientaron hacia la producción de componentes destinados exclusivamente a la exportación.

En 1976, después de la primera devaluación, los diferentes diarios de circulación nacional hicieron hincapié en los problemas que enfrentaba la producción automotriz y destacaron que "la incapacidad de las armadoras que operan en

México afecta la balanza de pagos en 1 500 millones",⁹⁸ reiteraron además, la carencia de materias primas adecuadas, y las dificultades para la adquisición de los accesorios y piezas para la maquinaria automotriz, así como la dependencia del exterior, que se presenta como una

característica de los desequilibrios estructurales que afectan el complejo industrial automotriz.

La exportación de unidades terminadas se recuperó en 1978 de la seria caída que tuvo en 1975 y 1976, como se aprecia en las siguientes cifras:

EXPORTACIÓN DE UNIDADES TERMINADAS. 1973-1978

Años	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Unidades terminadas	20 141	19 117	2 939	4 172	11 743	25 828

FUENTE: Órgano Informativo de la AMIA, Boletín 157, enero 1979, p. 1.

Sin embargo, si atendemos al comportamiento de la balanza comercial automotriz,

habremos de constatar que el saldo negativo es creciente:

BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA 1975-1978

(millones de pesos corrientes)

Año	Importaciones	Exportaciones	Saldo
1975	7 946	1 066	- 6 880
1976	9 948	725	- 9 223
1977	10 413	1 379	- 9 034
1978			
Enero-septiembre	12 533	2 184	-10 349

FUENTE: Banco de México, SA. "Indicadores Económicos" En: Examen de la situación económica de México. BANAMEX, Vol. LV, No. 639, febrero 1979, p. 93.

De tal manera que no es posible dissociar el crecimiento de la industria automotriz de la necesidad cada vez ma-

yor de importar maquinaria y tecnología, necesidad que somete a la producción automotriz a la dinámica establecida por las grandes empresas que operan en el país, afecta directamente la estruc-

⁹⁸ Periódico *El Sol de México*, p. 1 B, 31-7-76.

tura de los costos,⁹⁹ y su tasa de crecimiento, se convierte por ello, en uno de los aspectos que incide sobre el proceso de "desacumulación" de capital en esta industria; a lo cual se podría agregar el crecimiento desmedido del número de automóviles en circulación y el consiguiente gasto que su uso implica. La forma particular en que se ha satisfecho la necesidad de transporte en México ha implicado gastos cuantiosos de capital y recursos, si se compara con lo que esto significaría si se hubieran empleado sistemas de transportes colectivos. Las fábricas automotrices del país han tenido que ser equipadas con maquinaria, equipo y tecnología importados, además de que el crecimiento explosivo de las unidades en circulación ha obligado a la apertura de vías de circulación que en ocasiones exhiben duplicidad e inefi-

cia, como ha señalado Juan José Huerta, del Colegio de Economistas.¹⁰⁰

En lo que toca a la competencia automotriz, Volkswagen y Chrysler constituyeron en 1978 cerca del cuarenta por ciento del mercado nacional. Les siguen en orden de importancia, Ford, General Motors, Nissan, Renault y Vehículos Automotores Mexicanos; destacan Ford y General Motors por el aumento de su participación relativa en el control del mercado en 1978. La contribución porcentual por tipos de vehículo deja ver las características del alza de la producción y ventas, características determinadas sobre todo por los autos y camiones, dejando un lugar secundario a lo que se clasifica como tracto-camiones y autobuses integrales.¹⁰¹ Este hecho confirma la influencia de la generalización del trans-

VENTA ANUAL Y PENETRACIÓN EN EL MERCADO POR TIPO DE VEHÍCULO 1975-1978

CONCEPTO	1975	%	1976	%	1977	%	1978	%
Total de la industria	345 897	100.00	303 367	100.00	289 240	100.00	361 028	100.00
Automóviles	231 108	66.81	199 137	65.65	194 471	67.24	226 587	62.76
Camiones	110 378	31.91	100 807	33.32	92 254	31.90	130 724	36.21
Tractocamiones	2 747	0.80	2 015	0.66	1 151	0.39	2 102	0.58
Autobuses integrales.	1 164	0.49	1 408	0.46	1 364	0.42	1 615	0.45

FUENTE: *Órgano Informativo de la AMIA*, Boletín 157, enero 1979, p. 5.

⁹⁹ Enrique Padilla Aragón señala en su artículo: "Cuantioso déficit en maquinaria", que: "Las importaciones de bienes de capital están asociadas al crecimiento económico; en los últimos diez años han representado, por lo menos el 80 por ciento del total de importaciones de mercancías. Puede considerarse que la mitad del valor de las importaciones de bienes de capital es maquinaria, y la otra, materias primas, aunque en los últimos dos años el valor de éstas últimas ha superado al de aquéllas. ... Esta crecida cifra en las importaciones de bienes de capital indispensable para el crecimiento económico tiene varias implicaciones im-

portantes: en primer término somete al crecimiento de la industria a una dependencia muy fuerte del exterior que repercute en forma directa en sus costos, en el ritmo de progreso tecnológico y en su tasa de crecimiento." Periódico *El Día*, p. 5, 1-12-76.

¹⁰⁰ Juan José Huerta, del Colegio de Economistas, citado en un artículo del periódico *El Universal*, 28-8-77. Ahí mismo se señala que: "La industria del automóvil es la primera industria del país por la mano de obra y el capital que ocupa, pero es una actividad en gran parte improductiva para la nación".

¹⁰¹ Véase: *Órgano Informativo de la AMIA*, boletín 157, enero de 1979, p. 4.

porte individual sobre las pautas de consumo social.

A finales de 1975, pudo observarse una disminución en la integración de componentes nacionales,¹⁰² al mismo tiempo que se proyectaba la inversión que satisfaría un porcentaje de integración superior al 60% que se había manejado. Se hizo patente el interés por disminuir las importaciones de partes y componentes; se señalaba asimismo, que "la industria automotriz en México precisa de una reestructuración a fondo que le permita alcanzar una mayor integración nacional e índices más elevados de productividad."¹⁰³ Pero al mismo tiempo las empresas más importantes de la industria terminal se manifestaron en contra de cualquier reestructuración, en la medida en que ello significaría aumentar los porcentajes de integración nacional.¹⁰⁴

Después de las devaluaciones ocurridas en 1976, y del cambio de gobierno, se insistía en la necesidad de aumentar

las exportaciones como una medida que enfrentaría adecuadamente la devaluación¹⁰⁵ —ya que los productos mexicanos se ofrecerían en el extranjero en condiciones más atractivas— y también los proyectos de reestructuración, que no se llevaron a cabo sino hasta que se aceptó la liberalización de precios para los automóviles en junio de 1977. En tal fecha se daban a conocer también, los lineamientos de una nueva política automotriz; el decreto para el fomento de la industria automotriz perseguía básicamente:

De acuerdo con el Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de junio de 1977, los principales objetivos de la nueva política automotriz son los de convertir a dicha industria en aportadora neta de divisas, elevar a corto plazo el contenido nacional de los vehículos, alentar el desarrollo de una tecnología nacional en la rama y sustituir el control de precios por un mecanismo que

¹⁰² Periódico *Novedades*, p. 14, 25-7-75.

¹⁰³ Periódico *El Sol de México*, p. 1 B, 21-6-76.

¹⁰⁴ "En lugar de exigir un nuevo aumento en el porcentaje de integración, las autoridades deberán negociar con la industria programas conjuntos para que se pueda incrementar de nuevo las exportaciones, tanto de la industria terminal como de las autopartes, para compensar en mayor medida las importaciones." Periódico *El Sol de México*, p. 1 B, 24-6-76.

"... el renglón de importaciones de partes para vehículos de combustión interna es de los más altos en la estructura del comercio exterior internacional." Periódico *El Sol de México*, p. 1B, 25-6-76.

"Posiblemente, dice Ponce Robles, la solución final sea el fomento a la exportación de unidades terminadas, porque la fabricación de partes, según lo demuestran los estudios, resulta demasiado cara por el equipamiento que necesitarían todas las empresas." Periódico *El Sol de México*, p. 1 B, 26-6-76.

¹⁰⁵ "El único aspecto de la devaluación que beneficiaría a los fabricantes de productos automotrices sería en las exportaciones, siempre y cuando se cancele el impuesto que grava a las mismas y que al parecer está por lograrse. Esta opinión fue expresada por el ingeniero Stanislao Zyshlinsky, presidente de la Asociación Nacional de Fabricantes de Productos Automotrices... Dijo también que a largo plazo la desocupación que se genere en toda la industria automotriz dependerá de la capacidad que tengan para compensar la baja de producción con la exportación de productos." Periódico *El Día*, p. 8, 8-10-76.

El Sistema Bancos de Comercio señala: "Ante un mercado con perspectivas de debilitamiento, la industria automotriz tiene una alternativa —al parecer la única— para superar la situación: el aumento de las exportaciones... Sin embargo, se pregunta si responderá el mercado externo, ahora y en un futuro próximo, a las condiciones favorables que ofrece el país." Periódico *El Universal*, 16-1-77.

ASPECTOS DE LA DINÁMICA AUTOMOTRIZ ACTUAL

Las circunstancias que han rodeado al desarrollo de la producción automotriz en los últimos tres o cuatro años han puesto en evidencia no sólo las dificultades que ha tenido que enfrentar —al igual que el resto de la actividad económica nacional—, sino también los recursos y mecanismos que las grandes empresas han empleado para hacer frente a la crisis económica.

Las dificultades que ha enfrentado el proceso de reproducción social del capital y las consiguientes interrupciones en la producción y el consumo de mercancías se han hecho presentes, en el caso de la industria automotriz, de una forma quizá menos severa que en el resto de la economía; sin embargo ha resentido fuertemente las condiciones agravadas por la prolongación de la crisis. Esto se expresa en el hecho de que la producción encuentra dificultades para realizarse con una ganancia remunerativa, lo cual repercute en la contracción de la producción, en el desempleo masivo de los trabajadores, en la subutilización o destrucción de los medios de producción, y en el agudizamiento de las contradicciones del proceso de reproducción del capital.

Estos aspectos dejan ver la capacidad del capital para enfrentar el deterioro de las condiciones materiales que apoyan su poder económico y político. Los mecanismos que emplea responden a una estrategia más amplia, aquella que corresponde a las diferentes esferas que el capital en su conjunto concentra. En ello destaca la amplitud que la industria automotriz ha alcanzado como parte del complejo militar-industrial.

Mecanismos utilizados para enfrentar la crisis, como la reducción del tiempo de producción y circulación, han actuado sobre las condiciones de trabajo del obrero, han intensificado la explotación y abierto nuevas formas de generación de plusvalía, y por otra parte, han estimulado el mercado para su realización. Aunque el empleo de estos mecanismos se ha generalizado en la producción capitalista, y desde luego se les utiliza no únicamente ante condiciones de crisis, por ser los únicos medios al alcance de las grandes empresas para reordenar las condiciones de la producción del capital, sin embargo, adquieren formas distintivas extremas en estos años.

La industria automotriz en México ha sido una de las pocas actividades indus-

fomentará la competencia, en calidad y precio, entre los fabricantes y distribuidores.¹⁰⁶

El decreto introduce por vez primera un trato preferencial a las empresas mayoritariamente mexicanas, y elimina el sistema anterior de cuotas de fabricación pues considera que el mercado puede ser regulado por el cumplimiento de metas de integración nacional, o bien por compensaciones que se realizarán con exportaciones.¹⁰⁷ Dejó planteada también la posibilidad de suprimir algunos tipos de vehículos, con el fin de lograr la estandarización.

A partir de entonces, puede señalarse el sexto período en el desarrollo de la industria automotriz en México; para ello se cuenta con dos elementos principales, uno consiste en el agudizamiento y prolongación de la crisis y se expresa en parte en las devaluaciones de la moneda, y el otro, en la reestructuración de la industria a través de la nueva política automotriz que se expresa en el decreto mencionado.

La serie de elementos que se integran en los dos aspectos permite suponer un reordenamiento de la industria y de las grandes empresas que operan la producción automotriz en México. Sin embargo, sería necesario efectuar un análisis más detenido respecto al impacto y re-

percusiones de la crisis económica sobre la industria del automóvil, y seguir de cerca la puesta en práctica de la mencionada política automotriz, así como la respuesta en el comportamiento de las grandes empresas. De cualquier modo es evidente que la serie de medidas de estímulo a la industria automotriz que de estas circunstancias se derivaron, tuvieron entre los efectos más importantes aumentar los proyectos de inversión y el establecimiento de nuevas empresas fabricantes de autopartes que incorporarían a la producción automotriz nacional una serie de nuevos componentes y refacciones destinados en muchos casos a la exportación.

Resulta innegable que la industria productora de partes para automóvil ha obtenido nuevas atribuciones gracias a que se apoya no sólo en el abastecimiento a la industria terminal sino también en el mercado de refacciones para los vehículos en circulación, por ello ha tenido contracciones menos severas; además, únicamente complementa la producción de otros países, y no enfrenta las mismas restricciones que la industria terminal, que entra en competencia en forma más directa. Pero como contrapartida, la insuficiente producción nacional de autopartes se utiliza como argumento a favor de la importación de partes: dado "el déficit de oferta en la industria de autopartes",¹⁰⁸ se plantea por un la-

¹⁰⁶ Decreto para el fomento de la industria automotriz, Diario Oficial de la Federación, 20 de junio de 1977, en: "Nueva Política Automotriz". *El Mercado de Valores*, año XXXVII, n. 27, julio 4 de 1977.

¹⁰⁷ *Idem*.

Sobre los antecedentes de la elaboración de este decreto, consúltese: "La industria automotriz de México en los últimos años", *Revista Panorama Económico*, publicación mensual del Sistema Bancos de Comercio, n. 7, vol. XXVI, julio 1976, p. 9.

¹⁰⁸ "De acuerdo con la opinión de Álvarez Retana, es imposible ampliar la integración de partes nacionales porque la industria complementaria de la automotriz es inoperante y su producción tiene diferencias de precios que van de 10 por ciento a 1500 por ciento que encarecen el valor del producto." Periódico *Excelsior*, p. 4, 23-8-76.

"Es obvio, comentó Martínez Corbalá, que esta estructura industrial no permite una pro-

do aumentar la construcción de fábricas que las produzcan y controlar a través de esto la fuga de divisas, pero mientras la fabricación sea incapaz de abastecer a los productores nacionales, éstos encontrarán una justificación para la importación no sólo de autopartes.¹⁰⁹

En agosto de 1978, "El subsecretario de Patrimonio y Fomento Industrial, Nathan Warman, anunció que había entrado en operación el programa de emergencia de importaciones libres de equipo y partes para satisfacer la demanda creciente de la industria automotriz...". Este programa tuvo como justificación el que: "las plantas nacionales fabricantes del equipo y partes no tienen la capacidad suficiente para satisfacer la demanda de la industria automotriz..."¹¹⁰ De esta manera el gobierno puso en práctica este programa que tendía a evitar la contracción de las ventas al exterior y a no limitar las importaciones de maquinaria.

Según el Comité Nacional Mixto de Protección al Salario (CONAMPROS) en

ducción en escala de los miles de partes que requiere la fabricación de un automóvil, un camión o un autobús." Periódico *El Sol de México*, p. 1 B, 21-6-76.

¹⁰⁹ "En efecto... algunas empresas fabricantes de autopartes dejaron de surtir el mercado nacional como las circunstancias lo requirieron. Y las autoridades tuvieron que recurrir a un 'programa de emergencia' que permitiera a las terminales adquirir en el exterior lo que hace falta aquí." Periódico *Excelsior*, p. 18, 6-9-79.

"Aunque la industria de autopartes está realizando inversiones para aumentar su capacidad de producción y satisfacer la demanda, persistirá 'durante algún tiempo' el déficit en la oferta, que obligará a continuar con las importaciones para evitar que el crecimiento del sector automotriz se frene." Periódico *El Sol de México*, p. 1 B, 5-2-79.

¹¹⁰ Periódico *El Día*, p. 1, 1-8-78.

un estudio sobre la industria automotriz, el 30% de las partes que se utilizan en México para la fabricación de vehículos automotores se producen en el país, lo que provoca sensibles aumentos en los precios.¹¹¹ Esto muestra que el problema de la articulación de los sectores de la industria automotriz continúa sin resolverse, e incluso se agrava conforme se expande la producción.

Entre los proyectos de inversión que se han propuesto realizar las empresas de la industria automotriz, destacan los siguientes: Nissan Mexicana, S.A. de C.V., inauguró en 1978 una planta en el estado de Morelos, para la fabricación de juegos de partes de motor, producción que será destinada mayoritariamente a la exportación. En ese mismo año quedó concluida una planta de fundición de monoblocks, que abastecerá a la planta anterior, en el estado de México.

Volkswagen de México, S.A. de C.V., realizó una inversión superior a los 3 000 millones de pesos durante 1979 y 1980, con el fin de ampliar sus instalaciones y aumentar el volumen de sus exportaciones.

Ford Motor Company, S.A., se propuso invertir 1 000 millones de pesos para elevar en 21 000 vehículos su capacidad productiva y construir una nueva planta de ensamble dentro del complejo industrial de Cuautitlán. El programa debió quedar concluido en 1980.

¹¹¹ Se menciona que los autos compactos tienen un sobreprecio del 35% mientras que los camiones de carga y de otros tipos exhiben un 40%, respecto de los precios de los vehículos similares en Estados Unidos, Japón, Francia, Alemania, etc. Periódico *Ovaciones*, p. 1, 5-1-79.

La empresa Ford Motor Company, asociada con el Grupo Industrial Alfa, proyecta la creación de una empresa productora de cabezas de motor de aluminio, que quedará terminada el segundo trimestre de 1981. La inversión será de 1 200 millones de pesos y su producción será totalmente exportada.

General Motors de México, S.A. de C.V. ampliará sus instalaciones, además de construir un complejo industrial en Coahuila que incluirá una planta de ensamblaje de automóviles y otra de motores, y dos nuevas plantas fabricantes de componentes automotrices en el estado de Chihuahua. La planta de ensamblaje será terminada en 1981, y la de motores a mediados de 1982, mientras que la planta instalada en Chihuahua debe haber iniciado sus operaciones en 1979. Esta empresa ampliará también, sus instalaciones destinadas a la maquila de arneses de alambrados eléctricos.¹¹²

¹¹² *El Mercado de Valores*, Semanario de Nacional Financiera, SA, año XXXIX, n. 48, nov. 26 de 1979, pp. 1 027 y 1 029.

La industria automotriz terminal se propone realizar inversiones en el período 1978-1982 por 24 000 millones de pesos, de las que se espera obtener 77 000 millones de pesos por concepto de exportaciones. Mientras tanto, la industria de autopartes planea invertir en el mismo período la cantidad de 16 158 millones de pesos, con lo cual espera generar unos 30 000 nuevos empleos, que se agregarían a los 61 011 que proporcionó en 1978.¹¹³

Los proyectos de inversión de la industria automotriz a finales de los años setenta, indican cambios importantes en el funcionamiento de la producción y distribución automotriz. La forma en que se han venido recomponiendo los procesos, áreas y productos automotrices permite observar las transformaciones en las pautas de la expansión del capital, en la estructura de la producción automotriz, y en las bases y orientaciones en la planeación estatal y empresarial de la industria automotriz.

¹¹³ *Ibidem*, p. 1 029.

- ACADEMIA DE CIENCIAS DE LA URSS. *La revolución tecnocientífica: aspectos y perspectivas sociales*. Moscú, Ed. Progreso, s/f.
- ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMÓVILES, A.C. (AMDA). *Algunas cifras importantes para el distribuidor de vehículos automotores*. México, 1976.
- . *Diagnóstico y perspectivas del distribuidor automotriz*. México, 1976.
- . *Directorio de distribuidores autorizados de vehículos de la República Mexicana*. México, 1973.
- ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (AMIA). *La industria automotora de México en cifras*. Boletín n. 121, México, 1976.
- . *La industria fabricante de vehículos automotores en México, 1960-1966*, México, 1967.
- . *Balance de la industria automotriz terminal en el año de 1978*. Boletín n. 157, México, 1979.
- BANAMEX. *Examen de la situación económica de México*. Vol. LV, No. 639, febrero 1979, p. 87.
- BARAN, P. y SWEETZ, P. *El capital monopolista*. México, Ed. Siglo XXI, 1973.
- BRAVERMAN, H. *Trabajo y capital monopolista. La degradación del trabajo en el siglo XX*. México, Ed. Nuestro Tiempo, 1975.
- CÁMARA AMERICANA DE COMERCIO EN MÉXICO, A.C. (Compilador). *Lista de compañías norteamericanas operando en México*. 1970.
- CÁMARA DE COMERCIO BRITÁNICA, A.C. *Directorio de socios*. 1975.
- CÁMARA DE COMERCIO ITALIANA EN MÉXICO. *Directorio de miembros*. s/f.
- CÁMARA ESPAÑOLA DE INDUSTRIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO. *Directorio clasificado de miembros*. Julio 1976.
- DELILEZ, J. *Los monopolios. Ensayo sobre el capital financiero y la acumulación monopolista*. Madrid, Comunicación, Serie B, 1970.
- DIRECCIÓN DE EMPRESAS Y FIDEICOMISOS. GERENCIA DE EMPRESAS. *Empresas en las que Nacional Financiera es accionista*. México, 12 de marzo, 1976.
- DIRECCIÓN GENERAL DE INSPECCIÓN Y ADQUISICIONES. *Catálogo de productos y servicios de empresas de participación estatal*. México, 1976.
- DOMÍNGUEZ, L. *La corporación multinacional y la inversión extranjera en México*. Tesis profesional, ENE, UNAM, México, 1972.
- EMBAJADA JAPONESA EN MÉXICO. *Directorio de la embajada japonesa en México*. 1970.
- FAJNZYLBER, F. y MARTÍNEZ, T. *Las empresas transnacionales. Expansión a nivel mundial y proyección en la industria mexicana*. México, Fondo de Cultura Económica, 1976.
- FARMAZIAN, R. *Los Estados Unidos: militarismo y economía*. Moscú, Ed. Progreso, 1975.
- NAFINSA. *La economía mexicana en cifras*. México, Nafinsa, 1974.
- O.E.C.D. DEVELOPMENT CENTRE. *Industrialization and Trade Project. Introduction to the Mexican Automobile Industry (Preliminary Draft)*. Paris, 1968.
- PEDROZA, G. *El proceso de concentración desnationalización en la industria mexicana: el caso de la rama automotriz*. Tesis profesional, ENE, UNAM, México, 1976.
- RAMOS, S., CAMARENA, M. y TERRAZAS, B. Spicer, S.A. *Monografía de una empresa y un conflicto*. México, UNAM, 1979.
- RAMOS, S. *Lista de instituciones y grupos financieros que participan en la industria mexicana*. Archivo de Empresas, México, ISUNAM, 1977.
- RAMÍREZ, M. *La burguesía industrial. Revelaciones de una encuesta*. México, Ed. Nuestro Tiempo, 1974.
- SCHMEITZ, J. y VAN HESS, T. *Las empresas holandesas y sus actividades en México*. Centro del Tercer Mundo, Universidad Católica de Nijmegen, Holanda, 1976.
- VARIOS AUTORES. *Economía política del capitalismo*. Moscú, Ed. Progreso, s/f.
- VARIOS AUTORES. *El perfil de México en 1980*. México, Ed. Siglo XXI, tomo II, 1976.
- VÁZQUEZ, J. *Administración de la producción. Teoría de organización, dirección, planificación y control*. La Habana, Ed. pedagógica, 1966.
- HEMEROGRAFÍA
- Estrategia*. Análisis político. Ed. Publicaciones Sociales Mexicanas, No. 12, México.
- Expansión*, Vol. LI, No. 35, 1970; Grupo editorial Expansión, México.
- Análisis 75*. Grupo editorial Expansión. Publicaciones Ejecutivas Mexicanas, México.
- Progreso*. Enero-febrero; y mayo-junio de 1973, México.
- Industri-Noticias*, "La industria automotriz como parte del desarrollo nacional." No. 21, México, 1968.
- Inversiones extranjeras directas en México*. Publicación promovida por el Comité bilateral de hombres de negocios mexicano-norteamericanos, México, 1971.

INDICE

INTRODUCCIÓN, 5

CAPÍTULO I. PERIODIZACIÓN DEL DESARROLLO AUTOMOTRIZ EN MÉXICO, 19

CAPÍTULO II. ESTRUCTURA DE LA PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ EN MÉXICO, 29

CAPÍTULO III. ASPECTOS DE LA DINÁMICA AUTOMOTRIZ ACTUAL, 49

BIBLIOGRAFÍA, 61



INDICE

Siendo director de publicaciones José Dávalos, se terminó la impresión de *La Industria Automotriz en México* en los talleres de Imprenta "Aldina", Rosell y Sordo Noriega, S. de R. L., el día 15 de octubre de 1981.

Se tiraron 2,000 ejemplares,
más sobrantes para reposición.

