

Quintas Jornadas de Historia Económica
Simposio No. 17 La industrialización en América Latina, 1880-1970. Procesos, actores y estrategias.

“Las políticas económicas que impulsaron a la industria automotriz en México”

María Elena López Hernández

bursa2@live.com.mx

Las políticas económicas que impulsaron a la industria automotriz

El principal objetivo de este estudio es dar a conocer la manera en que se fue transformando la industria automotriz en México mediante la aplicación de las políticas económicas que buscaban regular su actividad en base a los objetivos que se iban definiendo en cada coyuntura. Ya que la industria automotriz es uno de los sectores más importantes al interior de la economía mexicana y el realizar un análisis de las medidas que fueron aplicadas por el Estado a lo largo de estos ochenta y seis años de su existencia, nos permite entender la situación actual de la misma.

El trabajo se divide en dos secciones, en la primera, titulada “Aspectos generales de la industria automotriz en México 1925 – 1962” trato de presentar un panorama general de lo que fue esta actividad en sus primeros años de existencia. Mientras que en la segunda parte abordo de manera más particular lo la influencia que tuvieron algunas de las primeras medidas que el Estado aplicó a la industria automotriz.

Aspectos generales de la industria automotriz en México 1925 – 1962

Desde principios del siglo XX comenzó la venta de autos en México, según la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), el primer automóvil que entro en territorio mexicano fue un modelo francés construido a mano por la empresa Delaunay – Belleville. Esta fue una de las marcas más importantes de autos en Francia, que surgió en 1903, pero en la década de los veinte decayó y se dedicó al ensamblaje de camiones militares. Dejo de operar a finales de 1948.¹

Entre los años de 1900 a 1910 se comenzaron a instalar algunas casas encargadas de la importación y distribución de automóviles, que principalmente venían de Estados Unidos. Debido al aumento en los carros que circulaban en la ciudad de México, Don Porfirio Díaz vio la necesidad de crear un reglamento de tránsito, en el que se estipulaba que la velocidad máxima en calles angostas y demasiado concurrida por peatones, no debía rebasar los 10 Km./h, mientras que la velocidad máxima en calles anchas eran 20 Km./h.² Pero a causa de la Revolución que estalló en 1910 se interrumpió la importación de automóviles, debido a que la mayoría de los automóviles se transportaban en ferrocarril desde Texas. Pero este conflicto no solo impidió la llegada de automóviles, sino que retraso la llegada de las armadoras al país, mientras que en otros países de América Latina, como es el caso de Argentina, ya contaba con una armadora de la Ford Motors Company.

Pero antes de continuar mencionando algunos de los aspectos generales de la historia de la industria automotriz en México, es indispensable dar una periodización, para lo que me baso en una realizada por el sociólogo Arnulfo Arriaga, en la que se consideran tres periodos que son cortados por una serie de dimensiones que podemos identificar a lo

¹ Avilés Urquiza, Roberto, *Economía sobre ruedas. Un retrato de la transformación automotriz*, México, Poniente ediciones, 2010, p. 30.

² Ford Motors Company, *75 años de Ford en México. Una historia que merece contarse*, México, Ford, 2001, p. 15.

largo de la historia automotriz en México: 1) 1925 – 1962; 2) 1963 – 1980; 3) 1981 – fecha actual.

Las dimensiones que se marcan en la industria a lo largo de sus ochenta y cinco años son: núcleo productivo, política industrial y marco jurídico legal, ubicación geográfica, tecnología, organización de la producción y relaciones laborales, características de la fuerza de trabajo y por último la organización sindical.

El núcleo productivo es el conjunto de fases del proceso de producción que se desarrollan en las instalaciones de las empresas. Este concepto permite comprender que el desarrollo de la industria automotriz se haya dado en orden inverso al proceso de producción. Esto quiere decir, que las empresas comenzaron con la implantación de la última fase de la producción, que es el ensamblaje del automóvil. El primer núcleo productivo se refiere a la última fase de la producción que es el ensamblaje. En el segundo núcleo productivo se incorpora la fundición, el maquinado y ensamblado del motor; estas fases fueron incorporadas hasta mediados de la década de 1960. El tercer núcleo productivo incorpora las fases de troquelado (estampado) en gran escala, también incluye las otras fases de la producción pero con notables adelantos tecnológicos.

La política industrial y el marco jurídico-legal hace referencia a los tipos de legislación y regulaciones que han existido en materia de política industrial en cada uno de los periodos y nos dejan conocer los distintos intereses, los enfrentamientos y las negociaciones que se han dado al interior de este sector de la industria mexicana. El primer periodo se caracteriza por políticas industriales, decretos y reglamentos que parten de un marco laxo y sin muchas referencias específicas hacia esta industria, aunque en los últimos años de la década de 1940 se puede observar una intervención gubernamental que va en aumento, destinada a estimular el desarrollo de una industria nacional. En el segundo periodo podemos observar una fuerte influencia del estado, que plantea una estrategia de industrialización a partir de la sustitución de importaciones, con la finalidad de alcanzar una diversificación productiva sobre las bases nacionales y una mayor integración interna. En el tercer periodo se puede observar el inicio de la transición a un comercio globalizado, basado en la dinámica regional de América del Norte, que se consolida con el Decreto de 1989. Con esto se introduce la estrategia de las corporaciones norteamericanas y en menor medida las políticas comerciales de las empresas europeas. Este decreto no puede contradecir lo estipulado en TLCAN, así como también se anula la posibilidad de desarrollar una política que se base en objetivos de desarrollo nacional, ya que esto implicaría presión por parte de los socios comerciales.

El cambio relevante consiste en que la participación del Estado pasa de un papel de activo conductor del desarrollo interno promoviendo la diversificación industrial, a un papel de generador de las mayores ventajas comparativas y competitivas para la inversión externa apoyada con subsidios municipales, estatales y federales, dotación de terrenos e infraestructura en general.³

El aspecto geográfico nos muestra la forma en que se relaciona el proceso de industrialización con unas pocas ciudades. En lo que se refiere al primer periodo, podemos observar que las ensambladoras se establecieron en la zona central del país, mayoritariamente en el Distrito Federal y al final del periodo también se ubicaban en la

³ Arteaga, Arnulfo, *Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, Plaza y Valdés, 2003, p. 59.

zona metropolitana. El segundo periodo se caracteriza por ser el momento en el que se da la primera desconcentración geográfica hacia los estados vecinos de la capital:

DINA-Renault en Ciudad Sahagún, estado de Hidalgo, Volkswagen en la ciudad de Puebla, en el estado del mismo nombre, y la planta de Nissan en la Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca (CIVAC), estado de Morelos. Es en estas localidades donde las tres empresas inician sus operaciones de producción, entre la década de los años cincuenta (DINA) y la de los sesenta las otras dos, en tanto las empresas estadounidenses General Motors, Ford, Chrysler y Vehículos Automotores Mexicanos (VAM, con participación de American Motors) instalan sus nuevas plantas en el Estado de México.⁴

El segundo periodo de desconcentración se dio a partir de la década de 1980 y la industria se ha trasladado a la región norte del país: en 1985 Nissan se instaló en el estado de Aguascalientes, en 1981 Chrysler y General Motors se ubican en Coahuila y en 1981 llegó Ford a Chihuahua y en 1986 a Sonora. Al igual que la industria terminal, las empresas de autopartes se han establecido en la franja fronteriza norte, debido a la fuerte relación comercial con los Estados Unidos. A pesar de esta descentralización, en los últimos años se han establecido ensambladoras en la zona del bajío, como es el caso de Honda en Jalisco y General Motors en Silao, pero también Mercedes Benz y BMW en el Estado de México.

Las características tecnológicas de las plantas se relacionan de forma directa con las fases de implantación en la producción automotriz. El primer periodo se caracterizó por la transferencia de tecnología obsoleta, esto impedía que la producción que se generaba en México fuera capaz de competir a nivel internacional, aunque sí podía competir en mercados protegidos, como en el caso mexicano, en donde la competencia no se basa en la productividad sino en la disminución de costos de producción y precios. Las plantas que se construyeron en el segundo periodo, a pesar de que habían aumentado en tamaño, la maquinaria que se ocupaba seguían muy por debajo de los niveles tecnológicos que se habían alcanzado a nivel mundial. Aunque estos nuevos centros de producción incorporaron nuevos procesos; el mejor ejemplo de esto es el complejo industrial de Ford en Cuautitlán, contaba con una fábrica de motores, su propia planta de fundición, un centro de ingeniería del producto, un laboratorio de control de calidad y una pista de pruebas. En esta planta se llegaron a producir: *el Topaz, Ghía, Taurus, Thunderbird, Cougar, LTD, Crown Victoria, Grand Marquis, Contour, Mystique y en algún tiempo hasta el deportivo Mustang*.⁵

A partir de la década de 1980, la maquinaria que se emplea en la producción automotriz mexicana, es similar a la empleada en el ámbito internacional. “La base tecnológica de las nuevas instalaciones les permite alcanzar escalas de producción dentro de los parámetros internacionales imperantes y ser competitivos en el ámbito global.”⁶

Las formas de organización laboral en los dos primeros periodos se incluyen en lo que se ha denominado “taylorismo-fordismo”, que se refiere a una producción segmentada, que se basa en la relación de un hombre, una máquina y una operación y esto produce al obrero especializado en un pequeño fragmento de la operación. Este sistema comenzó a agotarse a finales de la década de 1970. Por lo que el tercer periodo se caracteriza por la aplicación del método denominado “toyotismo” en el cual se desarrollan relaciones laborales horizontales, abandonando la línea vertical del sistema

⁴ *Ibíd.*: 60

⁵ Avilés Urquiza, Roberto, *Economía sobre ruedas. Un retrato de la transformación automotriz*, México, Poniente ediciones, 2010, p. 33.

⁶ *Op. cit.*: 63

anterior, es este nuevo sistema se da la rotación de los trabajadores. La organización de las formas de trabajo influye en los niveles de producción y en la competitividad. La implantación de este sistema en México, se dio en la década de 1980 y está fuertemente relacionada con el aspecto geográfico.

Otro aspecto que nos permite comprender la periodización es la conformación de la fuerza de trabajo, cuya dinámica corresponde a las distintas etapas de la industria automotriz. En el primer periodo se pudo observar que los trabajadores forman parte de los primeros grupos que comenzaban a conformar una clase obrera manufacturera en México. Estos primeros trabajadores de la industria proceden de algunos talleres artesanales que se relacionaban de forma indirecta con la producción automotriz, sus especialidades y trayectorias profesionales fueron determinados por los ascensos basados en su antigüedad. En los siguientes periodos eran el segmento de mayor edad. Los trabajadores del segundo periodo carecían de experiencia en el trabajo industrial, ya que provienen de las zonas rurales aledañas a las plantas que se construyeron fuera de la ciudad de México, su nivel de escolaridad era más bajo que el de los trabajadores del primer periodo, al igual que el promedio de su edad.

Obviamente las características de los contingentes de los trabajadores de las plantas de los primeros núcleos productivos se han modificado, constituyéndose en ambos casos en una fuerza de trabajo formada dentro de una cultura basada en las actividades manufactureras, con mercados de trabajo consolidados en algunos casos por la vía de lazos familiares, pero también cada vez más por la vía profesional.⁷

Para el caso de los trabajadores del tercer periodo se puede observar que los niveles de escolaridad son diametralmente opuestos, pues hay desde los que tienen un bajo nivel de estudios hasta personas con estudios universitarios. Es importante resaltar que desde la década de 1980 ha aumentado el número de mujeres que trabajan en la industria automotriz.

En lo que se refiere a los sindicatos organizados por los trabajadores de las plantas, podemos encontrar ciertas características que coinciden con la periodización dada. A los trabajadores del primer periodo les corresponde los esfuerzos iniciales para conseguir el reconocimiento de sus organizaciones, aunque algunas de las mismas no estuvieran afiliadas a instituciones centrales. Es importante mencionar que estos movimientos realizados por los trabajadores corresponden a la etapa de surgimiento y consolidación de los sindicatos en el país. La situación sindical sufrió un importante cambio en el momento en que se da la primera desconcentración geográfica, pues coincide con la consolidación del sindicalismo oficial, por lo que todas las nuevas plantas que se establecieron desde principios de la década de 1960 firmaron contratos con la Confederación de Trabajadores de México (CTM), esto ocasionó que se eliminaran los acuerdos que habían obtenido las organizaciones del primer núcleo productivo y por consiguiente las condiciones de contratación estuvieran muy por debajo que las que se habían dado en el periodo anterior.

La última desconcentración geográfica volvió a favorecer la firma de nuevos contratos, a pesar de la existencia de sindicatos nacionales por cada una de las empresas, estos nuevos acuerdos colectivos de las plantas difieren en términos de salario, bilateralidad, prestaciones y horarios. Arnulfo Arriaga nos da el ejemplo de lo que pasa en las plantas de General Motors, que cuenta con cinco sindicatos, el primero correspondía a la planta del Distrito Federal firmado con la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos; la planta de Toluca se afilió a la CTM; para

⁷ *Ibid.*: 66

el caso de la planta de Ramos Arizpe existe un sindicato por cada una de las plantas (la de motores y la de ensamblado) mismas que cuentan con contratos distintos; y el ultimo es el que corresponde a la planta de Silao, que al igual que los anteriores se encuentra afiliado a la CTM.

Pese a la afiliación bajo contratos espurios, es en las plantas de Volkswagen y Nissan donde se inicia el surgimiento en los años setenta de un sindicalismo ligado a la Unión Obrera Independiente (UOI). Este nuevo tipo de sindicalismo, que rompe con la línea oficial ensayando nuevas formas de intervención y participación más beligerante, tiene, sin embargo, un accionar desarticulado y con una dirección desinteresada en fomentar las relaciones entre los sindicatos, lo que determina que en los hechos solo opere como sindicatos de empresa, más que una central, rasgo que tiende a acentuarse al paso de los años.⁸

En el cuadro 1 se puede revisar las características de cada periodo, anteriormente mencionado.

Cuadro 1: Periodización de la industria automotriz mexicana.

Variable / Periodo	1º Periodo 1925 - 1962	2º Periodo 1963 – 1964	3º Periodo 1981 a la fecha
Núcleo productivo	Ensamble final a partir de ckd de automóviles y camiones.	Fundición y modelo de partes del motor. Maquinado y ensamble de motores.	Troquelado, ensamblado de motores y automóviles. Autopartes maquiladas para exportación.
Política industrial / Marco jurídico – legal	Regulaciones parciales. Sin política industrial	Decretos de: 1962, 1967, 1972 y 1977	Decretos de 1983 y 1989 y acuerdos contenidos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
Ubicación geográfica	Distrito Federal, Hidalgo (Ciudad Sahagún)	Estado de México (Cuautitlán, Lerma-Toluca), Morelos (Cuernavaca), Hidalgo (Ciudad Sahagún), Puebla (Puebla)	Coahuila (Ramos-Arizpe), Chihuahua (Chih.), Aguascalientes (Ags.), Durango (Gómez-Palacio), Sonora (Hermosillo), Guanajuato (Silao) y franja fronteriza del Norte.
Tecnología	Transferencia de maquinaria y equipo rígidos, obsoletos internacionalmente, pero técnicamente en buen estado para producción de baja escala y mercados protegidos.	Transferencia de maquinaria y equipo rígidos, obsoletos internacionalmente, pero técnicamente en buen estado para producción de baja escala y mercados protegidos.	Transferencia de maquinaria y equipo moderno y de punta en algunos casos, competitiva internacionalmente. Sistemas automatizados, CNC, robots, prensas automáticas, moldeo automático. Primeros centros de IyDT de ETA en el país.

⁸ *Ibid.*: 67 - 68

Organización de la producción y relaciones laborales	Taylorista – fordista. Jerarquizado autocrático rígido. CCT centrados en prestaciones. Poca intervención en regular producción.	Taylorista – fordista. Jerarquizado autocrático rígido. CCT centrados en prestaciones. Intervención en producción rígidamente.	Administración interfuncional, producción adelgazada, participativa. Pocos niveles jerárquicos y flexibles.
Características de la fuerza de trabajo	Origen urbano artesanal, bajos niveles de escolaridad.	Extracción campesina, bajos niveles de escolaridad. Sin experiencia previa de trabajo industrial.	Extracción urbana de nuevas zonas industriales, mayor nivel de escolaridad. Sin experiencia previa de trabajo industrial. Incremento de participación femenina, principalmente en maquila.
Organización sindical	Sin organización sindical en principio; CROC, CTM y otras organizaciones sindicales	CTM, UOI	CTM, independientes, sin sindicato, FESEBES

Fuente: Arteaga, Arnulfo, *Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, Plaza y Valdés, 2003.

Durante el periodo que corresponde al movimiento armado de la Revolución en México, no cesó el comercio de automóviles, aunque sí disminuyó, debido a que como se había mencionado anteriormente, los ferrocarriles eran usados para transportar a las tropas. Esta inestabilidad política contribuyó a que se retrasara el establecimiento de las empresas automotrices extranjeras que habían iniciado su expansión. Finalmente el 26 de agosto de 1925, se inauguró una planta de montaje y acabado de automóviles de la Ford Motors Company que se instaló en la calzada de Balbuena y prolongación de Candelaria en la zona de San Lázaro. Esta pequeña planta tenía la capacidad para producir veinticinco automóviles diarios, aunque al principio su ritmo de producción fue menor y era usada como almacén de los modelos que se importaban desde Estados Unidos. La llegada de la Ford se vio favorecida por algunas concesiones otorgadas por el gobierno en el decreto del 14 de octubre de 1925.

El primer antecedente de intervención gubernamental destinado al fomento de la industria ensambladora de vehículos automotores es el Decreto del 14 de octubre de 1925, mismo que fue expedido con el fin de dar un tratamiento fiscal especial a la empresa Ford Motors Company, primera firma automotriz establecida en el país en ese año. Mediante este Decreto se reducía el 50% de los impuestos de importación de los componentes para el ensamble de vehículos.⁹

Es importante señalar que la implantación de la industria automotriz se da en un contexto de crisis económica a nivel mundial. Para el caso mexicano, lo ocurrido en Wall Street en octubre de 1929, no fue el punto de partida de la depresión mexicana. Desde 1925 la economía mexicana había sentido el impacto de fuerzas depresivas, que

⁹ México. Secretaría de Programación y Presupuesto. Dirección general de análisis de ramas económicas, *Análisis y expectativas de la industria automotriz en México 1982-1986*, México, Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, 1986, 46.

se vieron agravadas por la recesión de Estados Unidos de 1927. Los niveles de exportación petrolera habían disminuido desde principios de la década de 1920, por lo que la gran depresión solo enfatizó su tendencia a la baja. Debido a la disminución del valor de las exportaciones, los ingresos fiscales disminuyeron y esto se tradujo en bajos niveles de gasto público.

La gran depresión impactó a la economía nacional a través de tres canales esenciales: primero, disminuyendo la demanda y los precios del sector exportador; segundo, reduciendo el nivel de ingresos fiscales y, por tanto, del gasto público como consecuencia de la caída de las exportaciones y de la actividad económica; tercero, disminuyendo la oferta monetaria, al mismo tiempo que aumentaba la exportación de oro en respuesta al deterioro de la balanza comercial.¹⁰

Otro aspecto que vino a empeorar la crisis, fue la mala cosecha de 1929, que afectó a un importante número de la población que dependía de la agricultura para vivir, y en consecuencia se contrajo mucho más el nivel de la demanda, sobre todo en los primeros años. “Las ventas disminuyeron, los inventarios se acumularon y, finalmente, el volumen de producción también se redujo.”¹¹ Esto también repercutió en las industrias, en donde las utilidades bajaron, al igual que disminuyó el nivel de los salarios, debido a la gran diferencia que existía entre la producción y el consumo.

Aunque la economía mexicana tuvo una recuperación rápida de las consecuencias de la crisis de 1929. En el año de 1932 este ciclo económico había tocado el punto más bajo y a partir de ahí la economía mexicana tuvo un crecimiento rápido, esto contrasta con lo ocurrido en la economía de los Estados Unidos y otros países desarrollados. Uno de los factores que contribuyó al mejoramiento fue el alza en los precios que se registró en algunos productos de exportación como la plata y de varios productos petroleros; pero el factor más importante fueron las medidas tomadas por el gobierno en materia fiscal y monetaria.

Es en este contexto que el 14 de septiembre de 1932 inició operaciones la nueva planta de ensamblaje de la Ford, que se ubicó sobre la Calzada de Guadalupe, contaba con un terreno de 148,000 metros cuadrados y tenía capacidad para producir cien vehículos diarios.¹² En abril de 1936 comenzó la construcción en la ciudad de México de una planta de la General Motors, que se ubicaba en la calzada de Ejército Nacional, tenía capacidad para ensamblar diez automóviles por día y fueron los primeros en eliminar por completo la madera de los modelos. Es en la segunda mitad de la década de 1930 cuando comienza el establecimiento de un gran número de compañías automotrices, entre las que destacan las norteamericanas, las europeas y algunas mexicanas. Es importante resaltar que en este periodo la mayor parte de la demanda iba dirigida hacia el consumo de camiones y no hacia los automóviles. La explicación de este fenómeno se basa en tres factores principalmente; en primer lugar la producción de vehículos estuvo orientada a satisfacer las necesidades del proceso de industrialización, como el transporte de las materias primas y mercancía, a esto hay que agregar el incremento de la red de carreteras; un segundo factor que determinó la poca producción de automóviles, se debe a la mínima participación de la clase media en el consumo de los mismos, la mayor parte de la demanda provenía del sector más pequeño de la población, es decir del estrato con ingresos más altos; en el último factor se considera el proceso de migración de los habitantes del campo a la ciudad. “Los movimientos del

¹⁰ Cárdenas, Enrique, *La industrialización mexicana durante la gran depresión*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Económicos, 1987, 35.

¹¹ *Ibíd.*: 35

¹² *Op. Cit.*: 72 – 74.

lugar de origen a los nuevos polos de atracción de la población acentúan el tráfico de pasajeros demandando una mayor producción de vehículos de pasajeros y el crecimiento de rutas de transporte.”¹³

El estallido de la Segunda Guerra Mundial, marca el inicio de la industrialización por sustitución de importaciones, esto dejó de manifiesto el frágil comportamiento de la industria automotriz en México, ya que se suspende la importación de vehículos desarmados, provocando un parálisis parcial del montaje, el ensamblado total pasó de 13888 unidades en 1941 a 822 en 1945. Aunque la incapacidad de las matrices del sector para exportar el material necesario, estimuló el desarrollo de pequeñas empresas de autopartes formadas con capital mexicano, orientadas a un mercado de reposición de las partes con más bajo nivel tecnológico. Al concluir la Segunda Guerra Mundial, se restablecen las importaciones de componentes para el ensamblado, generando un déficit comercial, el gobierno mexicano intentó contrarrestarlo con la aplicación de una serie de medidas proteccionistas, marco en el que se da el Decreto de 1948 con el que se buscaba proteger a la pequeña industria de autopartes mexicana.

La demanda creciente de vehículos importados amenazaba las actividades de las plantas ensambladoras y la ocupación generada por ellas, situación que además implicaba una considerable salida de divisas. Por tanto, en el año de 1948 el Estado sujetó al régimen de permiso previo de importación a los automóviles y, al mismo tiempo, introdujo el control de unidades ensambladas e importadas a través del mecanismo de cuotas.¹⁴

Esto le permitió al Estado regular al sector automotriz, por considerarlo una de las ramas más importante de la industria nacional. Con este instrumento, el gobierno pudo imponer precios máximos a los automóviles que se vendían por mayoreo y menudeo, permitiéndole a las compañías obtener utilidades razonables y a la vez impedía que se dieran desajustes en el mercado interno. Así como se comenzaron a dar intentos por parte del gobierno para regular a la industria automotriz, al interior de la misma, comenzaron a surgir organizaciones con la misma finalidad. La primera de estas fue la Asociación Nacional de Distribuidores (AND), fundada por William Stanley, Wiston Morris, Pablo Bush, Humberto Gloria y Lorenzo Sours y tenía la finalidad de regular los negocios que se encargaban de la distribución de los automóviles y que hasta ese momento no tenían contacto entre sí. El 11 de enero del siguiente año se conformó oficialmente la Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles (ANDA), para 1946 estaban afiliados 200 distribuidores de todo el país. En 1970 los distribuidores decidieron cambiar su nombre para evitar confusiones con la sociedad de actores por Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), hasta el 2008 contaba con cerca de 1,500 concesionarios registrados.¹⁵

El 3 enero de 1951 surgió, por iniciativa de las empresas fabricantes de automóviles radicadas en México, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, con la finalidad de tener una representación exclusiva para este sector industrial, sus fundadores fueron John James Mc'intyre, representante de General Motors, Rómulo O'Farril Senior de Automotriz O'Farril, Fraine B. Rhuberry de Ford Motors Company,

¹³ Arteaga, Arnulfo, *Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, Plaza y Valdés, 2003, p. 75.

¹⁴ México. Secretaría de Programación y Presupuesto. Dirección general de análisis de ramas económicas, *Análisis y expectativas de la industria automotriz en México 1982-1986*, México, Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, 1986, p. 47.

¹⁵ Avilés Urquiza, Roberto, *Economía sobre ruedas. Un retrato de la transformación automotriz*, México, Poniente Ediciones, 2010, 30 – 31.

por parte de Willis Mexicana fue Gabriel Fernández Sáyo y por la Armadora Automotriz, Carlos Felipe Mac'Gregor Dondé. De esta forma la AMIA se convirtió es el organismo más influyente del sector automotriz.¹⁶

Las medidas se mantuvieron vigentes a lo largo de la década de 1950, momento en el que llega un gran número de empresas, así como aparecían una gran variedad de modelos. A finales de la década, existían 44 empresas en el país y en el mercado se encontraban alrededor de 117 modelos, reflejo del aumento de líneas y modelos que se ensamblaban en México o se importaban. Pero continuaba el problema del alto nivel de importaciones y los beneficios económicos seguían siendo reducidos. Para el caso de la industria automotriz la sustitución de importaciones era limitada, ya que el ahorro de divisas se ubicaba en la diferencia del valor total de la importación de carros armados y la adquisición del material de ensamble proveniente del exterior.

Al iniciar la década de 1960 se invierte la constante del alto nivel de producción de camiones y a partir de estos años aumenta el consumo de los automóviles. Las empresas estadounidenses concentran la mayor parte del mercado; esto no solo se debe a su antigüedad en el país, sino fundamentalmente porque el patrón de consumo se inclinaba hacia el llamado "modelo americano", que se caracterizaban por ser automóviles de gran cilindrada y de bajos niveles de rendimiento. Un problema fundamental era la saturación del mercado y la política de competencia de las empresas se basaba en la oferta diversificada, destinadas a un mercado relativamente cautivo y bajo, por lo que las ganancias de las empresas se encontraba en los precios, por tanto el incrementar la producción para disminuir los costos se encontraba en segundo plano, a diferencia de lo que ocurrió en otros países, donde la producción por línea oscilaba entre 200,000 y 300,000 unidades, mientras que México alcanzo las 100,000 en 1964.¹⁷ Situación que se veía influida por la casi nula existencia de un mercado exterior. En el año de 1960 el gobierno establece una nueva política de cuotas de ensamblaje, lo que ocasionó que varias de las empresas se retiraran del país, quedando en operación solo 12, aunque los costos seguían siendo muy elevados.

Las políticas económicas que impulsaron a la industria automotriz en México

Al igual que muchos de los países en desarrollo, sobre todo los de America Latina, México, desde principios de la década de 1950 hasta la primera mitad de la década de 1980, aplicó una estrategia que se basaba en el proteccionismo comercial y en la intervención gubernamental, esto favoreció la inversión en la industria, redujo los precios agrícolas y expandió las empresas publicas. En los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial, en México se aplico la industrialización basada en la sustitución de importaciones como modelo de desarrollo económico, con el que se pretendía lograr el desarrollo de una industria nacional, que se viera fortalecida por una serie de políticas que permitieran la existencia de precios favorables a la producción interna. Los beneficios de esta estrategia, se alcanzaron mediante políticas financieras y proteccionistas, que tuvieron graves consecuencias. A finales de la década de 1960 se incrementó la tasa de desempleo, descendió la participación de los productos primarios de México en el mercado mundial y disminuyo la producción agrícola. A principios de la siguiente década se hicieron necesarias una serie de reformas que racionalizarán y

¹⁶ <http://www.amia.com.mx/asociacion.php>, consultada el 18 de junio de 2010

¹⁷ Arteaga, Arnulfo, *Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México*, México, Universidad Autonoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, Plaza y Valdés, 2003, p. 75 – 78.

disminuyeran las medidas proteccionistas, así como también buscaban promover y diversificar las exportaciones.¹⁸

El desarrollo estabilizador, abarca las décadas de 1950, 1960 y se prolonga hasta 1970, es en estos años cuando el sector manufacturero experimenta un crecimiento entre 7% y 9% anual, esto se debió a las fuertes medidas proteccionistas que se reflejaban en las medidas arancelarias. Pero este importante crecimiento de la industria manufacturera también se explica con el aumento de la demanda interna y al impulso de la política de sustitución de importaciones. La principal característica de este crecimiento económico se centro en la industria que para 1950 solo representaba el 21% de la producción total del país, mientras que para 1960 alcanzo el 24% y diez años después llegó a representar el 30%, mientras que la producción agrícola paso del 20% a tan solo 11%. El crecimiento de la economía mexicana, fue acompañado de un impresionante desarrollo urbano y una disminución en el empleo y la producción agrícola con relación a la industria.¹⁹

La estructura de la industria en México se configuro hasta 1960, bajo el estímulo de la sustitución de importaciones,²⁰ medida que varios países desarrollados llegaron aplicar como respuesta a problemas inmediatos de balanza de pagos, mientras que en otros países en vías de desarrollo, como es el caso de México, las políticas de sustitución de importaciones fueron transformadas en estrategias para lograr su industrialización.

En México, la industrialización se orientó a:

- Mantener cautiva la demanda interna de bienes industriales mediante una serie de controles cuantitativos e imponiendo fuertes aranceles a los productos de importación.
- Se busco estimular la inversión a través de otorgar apoyo preferencial a la importación de bienes de capital e intermedios.
- Se ampliaron las instituciones de enseñanza técnica, con la finalidad de suministrar mano de obra calificada y profesional.
- Mantener estables los precios y el tipo de cambio.
- A través de subsidios y otra series de medidas se busca eliminar cualquier fluctuación que afectara la confianza de los inversionistas, sobre todo en la industria automotriz, siderúrgica, metalmeccánica y química.²¹

Las medidas económicas que se tomaron en la ultima parte de la década de 1950 se orientaban a limitar la participación del capital extranjero, pues se consideraba que el financiamiento para el desarrollo se debía obtener de los recursos nacionales y recurrir a las fuentes externas solo de manera complementaria y de preferencia en forma de créditos, aunque en los casos en que fuera necesario, a la asociación de capital externo con el nacional y en situaciones muy limitadas el capital seria exclusivamente

¹⁸ Vega Cánovas, Gustavo, "De la protección a la apertura comercial" en Bizberg, Ilán y Lorenzo Meyer, *Una historia contemporánea de México*, Vol. 4, México, Océano y El Colegio de México, 2009, p. 51.

¹⁹ Gollás, Manuel, "Breve relato de cincuenta años de política económica" en Bizberg, Ilán y Lorenzo Meyer, *Una historia contemporánea de México*, Vol. 1, México, Océano y El Colegio de México, 2003, p.237

²⁰ Se dio este nombre a un conjunto de medidas dirigidas a producir bienes, principalmente de consumo, cuyo suministro importado provocaba un deterioro comercial con el exterior. Se esperaba que con esta serie de medidas no solamente se atenuara el desequilibrio comercial sino que se estimulara la inversión, la producción y el empleo. Véase: Gollás, Manuel, "Breve relato de cincuenta años de política económica" en Bizberg, Ilán y Lorenzo Meyer, *Una historia contemporánea de México*, Vol. 1, México, Océano y El Colegio de México, 2003.

²¹ *Ibid.*: 262 – 264.

extranjero. Estas medidas eran consecuencias de la idea de que el crédito extranjero generalmente va a la par de la inversión extranjera, ya que las segundas obtenían utilidades que tenían que salir hacia el país de origen, mientras que los créditos son los que suministran las divisas que se requieren para realizar esos pagos. Esta fue la dinámica que impero en gran parte del siglo XIX y principios del siglo XX. Pero a pesar de esto el Estado reconocía que si se acentuaba estas ideas proteccionistas se pondría en riesgo la disponibilidad de créditos provenientes del exterior, lo que evitaría que se mantuviera inalterable el tipo de cambio, a la vez se afectaría la libre convertibilidad y la transferencia de fondos. Aunque es necesario aclarar que la inversión extranjera no representaba un peligro por su magnitud, si no por su concentración en las actividades industriales más dinámicas. Es en este contexto, cuando en su campaña presidencial, Adolfo López Mateos, se pronuncio a favor de una mayor reglamentación de la inversión extranjera. Aunque en una declaración, que hizo al periódico *El Universal* el 11 de noviembre de 1964, con motivo de hacer un balance sobre su periodo, acepto que la inversión extranjera era muy importante, pues bastaba ver las plantas que recientemente habían inaugurado la *Ford Motors Company*, la *General Motors* y la *Chrysler*, y la gran cantidad de industrias satélites con las que contaba la industria automotriz.²²

Al analizar el proceso de industrialización de México es imposible desvincular la política proteccionista aplicada por el Estado en el plano de las transacciones de bienes, con la actitud adoptada al respecto a la importación de tecnología y a la presencia de empresas internacionales en el sector industrial.

Para el caso mexicano, el inicio del fomento a la industria automotriz se dio en 1925, año en que la *Ford Motors Company* solicitó y obtuvo una rebaja del 50% en los aranceles que se aplicaban al material de ensamble *CKD*²³, lo que le brindaba una fuerte ventaja frente a los costos que se imponían a la importación de vehículos armados. A esta medida de protección al ensamble que se realizaba al interior del país, le siguieron una serie de exenciones fiscales a las empresas que se establecieron en el país. Pero además de las ventajas fiscales se sumaron un reducido costo en el transporte y una mano de obra barata, esto favoreció la creación de un ambiente propicio para el establecimiento de las ensambladoras. En 1935 la *General Motors Company* llegó a México y para 1947 en el territorio nacional existían diez armadoras, aunque cabe destacar que la gran mayoría de estas empresas eran de origen norteamericano.²⁴

Un año muy importante para el sector automotriz mexicano fue 1947, fecha en la que la producción interna recupero las cifras de los primeros años de la guerra, ya que durante el tiempo que duro la Segunda Guerra Mundial, se dio un espectacular descenso de la producción interna, llegando hasta el punto de que en 1944, resulto nula, después de haber alcanzado una participación del 64.2% en 1942. En 1944 llego a México la *International Harvester*, empresa dedicada al ensamble de camiones, no es una casualidad que durante los años del conflicto una empresa de esta clase decidiera expandir sus actividades, pues la importación y producción de esta clase de vehículos no se vio tan afectada, debido a la menor elasticidad de la demanda y el aumento de la producción de camiones motivado por la nueva composición de la oferta en Estados Unidos. Pero esta no es la única empresa que inicia funciones en México en este

²² Izquierdo, Rafael, *Política hacendaria del desarrollo estabilizador, 1958 – 1970*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, 1995, pp.: 109 – 113.

²³ Completely Knocked Down Kit

²⁴ Salas Vargas, Guillermo D., “Política industrial e industria automotriz en México 1947 – 1979”, Tesis de licenciatura, Colegi de México, 1980, pp. 1 – 3.

periodo, sino que otras cuatro ensambladoras que contaban con la participación de capital nacional comienzan a participar en el mercado automotriz entre 1941 y 1945.²⁵

La recuperación de la demanda y la oferta del sector automotriz ocasiono que aumentaran considerablemente los gastos en divisas por la importación de automóviles armados. Motivando que las autoridades gubernamentales preocupadas por el alto costo de las importaciones automotrices y buscando estimular la sustitución de importaciones en el sector automotriz, decidieron aplicar una primer política económica que regulara el funcionamiento de las empresas armadoras. En julio del mismo año se publico un primer decreto en que se establecían cuotas de importación y se hacia obligatoria la incorporación de materiales relativamente sencillos, fabricados en México con el objetivo de nivelar la balanza de pagos, con lo que se disminuyo la importación de automóviles armados procedentes del extranjero, favoreciendo a la producción nacional. Las armadoras también se vieron favorecidas con la disminución en los aranceles, para que los precios de los vehículos ensamblados al interior fueren competitivos frente a los automóviles importados.²⁶

Al año siguiente se aprobaron dos medidas más que complementaban el decreto:

El reglamento para las Plantas de Montaje de Vehículos, en enero de 1948, que sujetaba las importaciones de material de ensamble y refacciones al otorgamiento de premios por parte de la Secretaria de Hacienda y un decreto que data de abril de 1948, adjudicado a la Secretaria de Economía Nacional la autoridad de fijar cuotas de importación de material de ensamble para otorgarlas a aquellas plantas armadoras que previamente hubieran obtenido el permiso de importación correspondiente de la Secretaria de Hacienda.²⁷

A través de estas medidas el Estado pretendía controlar el impacto de las importaciones del sector automotriz en la balanza comercial. Pero el 20 de enero de 1951, cambio por completo esta situación y el gobierno decidió liberar casi por completo el mercado de los automóviles, las razones que explican este hecho son dos principalmente, la primera que mencionare es la que dio el Banco Nacional de Comercio Exterior a finales del año 1953, en la que se menciona que el gobierno permitió un aumento en las importaciones entre 1951 y 1952 para ocupar las reservas en las divisas, que se originaron por motivo del estallido de la guerra de Corea, con esto el Estado buscaba que no se repitiera lo ocurrido durante el periodo de la Segunda Guerra Mundial, pero los funcionarios de NAFINSA, de la Secretaria de Economía Nacional y de la Secretaria de Hacienda, consideraron que era el momento de abrir las fronteras a las importaciones automotrices, a causa que el déficit comercial se había reducido a causa del elevado costo en la venta de materias primas a causa de la guerra de Corea. La segunda razón centra su atención en las consecuencias del sistema de cuotas de importación impuestas a los carros armados, lo que ocasionaba que sus precios se duplicaran en comparación con los de su país de origen. “Se pensaba que esta situación podía resolverse abriendo la frontera a los autos importados y eliminando la cuota de las armadoras.”²⁸ Estas imposiciones fomentaron la compra de automóviles fuera de los canales oficiales, lo que ocasionaba la disminución en la recaudación fiscal y fuga de divisas. Esta decisión también se vio influida por la creciente búsqueda de los grupos

²⁵ Lifschitz, Edgardo, *El complejo automotor en México y America Latina*, México, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Azcapotzalco y el Centro de Economía Transnacional, 1985, p. 91 – 94.

²⁶ Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles, *Aspectos fundamentales de la fabricación y distribución de automóviles y camiones en México*, México, Arana, 1966, p. 30 – 31.

²⁷ Salas Vargas, Guillermo D., “Política industrial e industria automotriz en México 1947 – 1979”, Tesis de licenciatura, Colegi de México, 1980, pp. 5.

²⁸ *Ibíd.*: 7.

urbanos de ingreso medio de adquirir automóviles a precios razonables. A la par de esta apertura a las importaciones, se impusieron “metas de producción mínima”, con la finalidad de alentar al máximo el crecimiento de las armadoras para que se redujeran las importaciones de vehículos que resultaban muy costosas para el país, y en teoría esperaban que al aumentar sustancialmente la oferta, disminuyera el precio de los vehículos. Pero estas medidas no consiguieron que disminuyeran los precios de los automóviles.²⁹

Pero como era de esperarse, eventualmente el Estado tendría que volver a establecer medidas para controlar las importaciones de la industria automotriz, por tal motivo en el Decreto de agosto de 1951 se incluía un paquete de medidas, que entro en vigor el año de 1953. Se impusieron nuevas cuotas de importación a los vehículos armados y al material de ensamble, pero es también en este decreto cuando por primera vez se introdujo el control de precios sobre los automóviles y camiones, que se mantuvo hasta junio de 1977, la Secretaria de Hacienda era la encargada de determinar los precios a los que se tenía que vender cada modelo, excepto en el caso de los carros de lujo, que resultaban más ventajoso para los vendedores. Se creo un Comité Consultivo de Importaciones Automotrices, que se encargó de otorgar cuotas de importación sobre el material de ensamble, basados en los siguientes criterios:

1. Se consideraba el diferencial de precios entre México y el país de origen.
2. La preferencia de los consumidores.
3. La capacidad de distribución y de servicio que tenían los importadores.

Con la promulgación del decreto de 1953 cada empresa ensamblaba solo aquellos modelos para los que tuviera autorización por parte de la Secretaria de Hacienda, pero tenían la libertad de producir la cantidad que les pareciera conveniente. La principal consecuencia de estas medidas se pudo observar en una producción fuertemente fragmentada y que las bajas escalas de producción de cada modelo volvieran imposible la disminución de los precios para el consumidor.³⁰ Estas medidas tomadas en la ultima parte del sexenio de Miguel Alemán y las que se aplicaron en el periodo de Adolfo Ruiz Cortines presentaron graves deficiencias, no solo estimularon el alza de los precios en los automóviles, sino que representaron graves obstáculos para el desarrollo de una industria de autopartes nacional. Esta situación ocasiono que en 1959 la Secretaria de Industria y Comercio buscara la mejor forma de orientar la actividad del sector hacia la integración industrial vía sustitución de importaciones.³¹ Es importante mencionar que para estos años, en el país existían una gran cantidad de empresas que se dedicaban a la producción e importación de automóviles, el primer rubro era dominado por la General Motors, la Ford y Automex, que en 1959 le vendió una tercera parte de sus acciones a la Chrysler. El resto de las empresas que llegaban a ensamblar automóviles, lo hacían en una escala muy pequeña, contaban generalmente con capital privado mexicano y con una licencia que les otorgaban las empresas extranjeras. La única excepción era DINA. En el cuadro 1 podemos observar como en 1960 se incremento el número de empresas, comparadas con las 9 empresas existentes desde 1950 y como después de la aplicación del Decreto de 1962 solo quedaron 8 empresas que fueron capaces de cumplir con las nuevas disposiciones. Las únicas empresas de capital nacional que se mantuvieron fueron VAM, DINA y FANASA, una empresa de capital regiomontano que producía el Borgward, pero solo hasta 1973, después de eso se dedico a la fabricación de ejes. En el

²⁹ *Opt. Cit.:* 32.

Salas Vargas, Guillermo D., “Política industrial e industria automotriz en México 1947 – 1979”, Tesis de licenciatura, Colegi de México, 1980, pp. 10 – 12.

³¹ *Ibíd.:* 13

cuadro 1 podemos observar las diferentes empresas que se encontraban en funcionamiento y que tipo de automóvil ensamblaban.

Cuadro 1. Empresas de Automóviles 1950 - 1970

	1950	1955	1960	1965	1970
P O P U L A R E S	Dist. Kaizer Eq. Superiores Ford Motor Co.	Eq. Superiores Ford Motor Co. Aut. O`Farril DINA Volkswagen	Eq. Superiores Ford Motor Co. Aut. O`Farril DINA Volkswagen Rep. Delta Nissan General Motors Aut. Ingleses Automex Planta Reo	DINA Volkswagen Rep. Delta Nissan	DINA Volkswagen Nissan
	3 Empresas	5 Empresas	11 Empresas	4 Empresas	3 Empresas
C O M P A C T O S	Studebaker Pack General Motors VAM	Studebaker Pack General Motors	Studebaker Pack General Motors Automex Ford Motor Co. VAM Jaguar autom. Indust. Aut.	General Motors Automex Ford Motor Co. VAM	General Motors Automex Ford Motor Co. VAM
	3 Empresa	2 Empresas	7 Empresas	4 Empresas	4 Empresas
E S T A N D A R	Autom. de Mex. Dist. Kaizer Armadora Auto. Automex General Motors	Armadora Auto. Automex General Motors	Automex General Motors Citroen Dist. Ford Motor Co.	Automex General Motors VAM	Automex General Motors VAM FANASA
	5 Empresas	3 Empresas	4 Empresas	3 Empresas	4 Empresas
D E L U J O	Studebaker Pack Ford Motor Co. General Motors Automex	Studebaker Ford Motor Co. General Motors Automex	Studebaker Ford Motor Co. General Motors Automex Rep. Delta Jaguar Autom.	Ford Motor Co. General Motors Automex Rep. Delta	Ford Motor Co. General Motors Automex
	4 Empresas	4 Empresas	6 Empresas	4 Empresas	3 Empresas
D E P O R			Autosport	Automex Ford Motor Co.	Automex DINA Ford Motor Co. VAM

T I V O					
			1 Empresa	2 Empresas	4 Empresas
	9 Empresas	9 Empresas	17 Empresas	8 Empresas	8 Empresas

Elaboración propia. Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), *La industria automotora de México en cifras*, Boletín no. 121, México, 1976.

La existencia de tantas empresas ensambladoras con una producción ineficiente aunado a los altos costos del CKD en los últimos años de la década de 1950, evitaban que se desarrollara una economía sana, ya que a pesar de las cuotas de importación que el Estado les había asignado, el déficit en las divisas destinadas a la importación aumentaba, motivo por el que se decidió que la mejor opción era seguir los pasos de Argentina y Brasil, países en los que ya existían legislaciones que regulaban la integración de partes nacionales en la producción de los automóviles. “En Argentina (1959) se firmo el decreto 3693 (Régimen de Protección a la Industria Automotriz): Brasil creó en 1956 el Grupo Ejecutivo de la Industria Automotriz (GEIA).”³² Con estos decretos se pretendía elevar la integración nacional, mediante la reafirmación e incorporación de elementos específicos que garantizaran la protección a las empresas que decidieran invertir. En estos momento la integración que había alcanzado Argentina era tan solo del 40% al igual que para el caso brasileño, en el caso de México solo se alcanzaba el 30%, pero los insumos que se habían integrado eran piezas muy básicas, como las mangueras y los tapetes. Algunas de las empresas que no accedieron tuvieron que retirarse y a pesar de que las empresas norteamericanas mantuvieron su hegemonía, las empresas europeas pudieron penetrar en el mercado de America del Sur. Pero a pesar de los esfuerzos de México, las empresas transnacionales siguieron importando el material. Como podemos observar en el cuadro 2, el material de ensamble era la principal importación, la producción interna representaba más de la mitad de las unidades que circulaban, aunque otra parte importante eran los carros que entraban por los perímetros libres, los cuales no estaban regulados, por lo que los datos que se tienen no son exactos.

Cuadro 2 Importación de vehículos automotores, sus partes y refacciones

Año y Concepto	Total Unidades Valor	Interior Unidades Valor	Perímetros libres Unidades Valor
1950	36220	23242	12978
Total	599.4	537.1	62.3
Autos para personas armados	9629	1654	7975
Material de Ensamble A. P.	62.6	29.6	33.0
Autos para mercancías armados	9580	9580	----
Material de Ensamble A. M.	142.5	142.5	----
Autobuses	5825	822	5003
	35.3	16.8	18.5

³² Lifschitz, Edgardo, *El complejo automotor en México y America Latina*, México, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Azcapotzalco y el Centro de Economía Transnacional, 1985, p. 36.

Camiones con equipos especiales	9316 139.9	9316 139.9	----- -----
Chasis armados	326	326	-----
Material de Ensamble	17.2	17.2	-----
Chasis	144	144	-----
Partes y refacciones	6.1 138 1.9 1262 14.3 ----	6.1 138 1.9 1262 14.3 ----	----- ----- ----- ----- ----- -----
	179.6	179.6	10.8
1955	57919	42561	15358
Total	1277.1	1120.6	156.5
Autos para personas armados	18209	6305	11904
Material de Ensamble A. P.	181.5	90.2	91.3
Autos para mercancías armados	11653 211.4	11653 211.4	----- -----
Material de Ensamble A. M.	11784	8330	3454
Autobuses	199.2	153.0	46.2
Camiones con equipos especiales	14077 233.0	14077 233.0	----- -----
Chasis armados	378	378	-----
Material de Ensamble	33.5	33.5	-----
Chasis	190	190	-----
Partes y refacciones	8.7 251 12.1 1377 27.5 -----	8.7 251 12.1 1377 27.5 -----	----- ----- ----- ----- ----- -----
	370.2	852.2	19.0
1960	90236	61144	29092
Total	1940.1	1770.8	169.3
Autos para personas armados	32666	8159	24507
Material de Ensamble A. P.	235.3	132.5	102.8
Autos para mercancías armados	28561 492.5	28561 492.5	----- -----
Material de Ensamble A. M.	5058	795	4263
Autobuses	69.6	32.3	37.3
Camiones con equipos especiales	17700 361.2	17700 361.2	----- -----
Chasis armados	373	82	291
Material de Ensamble	14.7	11.8	2.9
Chasis	307	307	-----
Partes y refacciones	62.6 129 4.3 5442 158.2	62.6 98 3.9 5442 158.2	----- 31 0.4 ----- -----

	----	----	-----
	541.7	515.8	25.9

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), *La industria automotora de México en cifras*, Boletín no. 121, México, 1976, p. 65.

El periodo que mencionamos anteriormente se caracterizó por la proliferación de marcas, modelos y por el intento del gobierno de establecer una nueva política automotriz, con la intención de llevar a cabo una planeación económica más racional en la actividad del ensamblado de vehículos.

Para tal efecto el 25 de agosto de 1951, estableció cuotas obligatorias de armado para cada empresa que posteriormente se convirtieron en cuotas máximas. Estableció, además cuotas proporcionales de ensamblado, para unidades de transporte de mercancías, automóviles de pasajeros, tanto de lujo como de bajo precio, de acuerdo con las necesidades del país. Las reducciones de precios en los automóviles de lujo y económicos alcanzaron un 3%.³³

Cuando el gobierno mexicano autorizó el establecimiento de las primeras empresas ensambladoras en las primeras décadas del siglo XX, no se aplicó una política estricta en cuanto a la incorporación de partes y materiales fabricados en el país, esto se debió a que no existía una demanda que fuera capaz de generar una industria auxiliar, y en segundo lugar, se debe considerar el hecho de que México no estaba ni económica ni técnicamente preparado. Conforme aumentaban las empresas destinadas al ensamble de vehículos, aumentaba la oferta de diversos modelos, lo que impidió que surgiera un sector de la industria dedicado a la producción de autopartes, pues el mercado no podía absorber la producción mínima de cada vehículo. Esto fue lo que motivó al Estado a reducir el número de marcas existentes en 1959, mediante la cancelación de sus cuotas de ensamble. A partir de este año se hace evidente la necesidad de reestructurar a la industria automotriz, por lo que se realizan una serie de estudios encaminados a buscar una solución para el problema.

En estos estudios se puso de manifiesto en forma preponderante, las cargas que venía soportando el país por concepto de erogaciones realizadas en el exterior para la adquisición de vehículos armados y sin armar, piezas y partes para refacción, etc., y que en los últimos años representaron más del 10% del valor de la totalidad de las mercancías adquiridas fuera del territorio nacional.³⁴

Hacia finales de la década de 1950 existían 12 ensambladoras y 36 marcas. Mientras que la industria de autopartes solo contaba con 150 establecimientos industriales y su crecimiento se encontraba ligado al mercado de reposición. Era evidente que la producción de vehículos nacionales prácticamente no existía, por lo que las empresas transnacionales no estaban interesadas en producir las autopartes más complejas al interior de México y preferían seguir importándolas. A pesar de este panorama comenzaron a surgir industrias de autopartes que producían piezas de poco contenido tecnológico, que comenzaban a incorporarse en los equipos originales de las plantas terminales. Los insumos más importantes que se producían eran: los resortes de los asientos, los vidrios planos, arneses eléctricos, muelles de hojas, amortiguadores, radios, herramientas de mano y acumuladores. Otras industrias locales se encargaban de

³³ Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles, *Aspectos fundamentales de la fabricación y distribución de automóviles y camiones en México*, México, Arana, 1966, p. 32

³⁴ *Opt. Cit.:* 34

abastecer directamente a la planta algunos productos como la tela, los lubricantes, la pintura, los aceites y los lubricantes.³⁵

En estos años se considero que con la existencia de las plantas ensambladoras se estimularía el desarrollo de una industria proveedora local de autopartes originales. Pero existían factores que imposibilitaron la incorporación de componentes nacionales, el principal obstáculo fue la restricción tecnológica y la manera en que se relacionaban las ensambladoras con las casa matrices.

Con la llegada de López Mateos a la presidencia se inicio el proceso de “mexicanización”, que pretendía estimular a la empresa de capital privado nacional abriendo nuevas posibilidades de participación en las empresas de capital extranjero, asegurando de esta manera que los mexicanos pudieran ocupar puestos administrativos y directivos. Aunque en caso de que no existieran inversionistas mexicanos, “la inversión extranjera debería proseguir. A tal fin se ideo un mecanismo: poner las acciones en un fideicomiso bancario en tanto se reunía el capital nacional”³⁶ Esto quiere decir que una vez que se realizaba la inversión de capital extranjera, una cierta cantidad de acciones debían permanecer en el fideicomiso hasta que fueran adquirida por uno o varios mexicanos. A esto se sumo la competencia con base en la calidad de los productos ofrecidos, al desaparecer la competencia de precios, en si se eliminaba el mercado competitivo y se favorecía el control del mercado por parte de las empresas ya existentes. Es en este marco cuando se da el Decreto de Integración de la Industria Automotriz, el 23 de agosto de 1962.

Las medidas tomadas en 1960 por parte de la administración de Adolfo López Mateos, partía de la lógica del pensamiento desarrollista, con fuerte influencia en los países latinoamericanos. Consideraban que se debería sustituir a la industria automotriz que se encontraba fragmentada en numerosas firmas dedicadas al ensamblaje o importación de automóviles, por otra más eficiente y de propiedad mayoritariamente mexicana. Esperaban que como había ocurrido en los países desarrollados, se consolidara como una rama importante de la manufactura y estimulara al resto de la economía, a partir de los encadenamientos productivos.

En 1960 se encargo al Banco de México, a Nafinsa, a la Secretaria de Industria y Comercio y algunos representantes de la Secretaria de Hacienda, la realización de un estudio en el que se expresara cual seria la mejor manera de iniciar la integración nacional en la industria automotriz. Consideraron que era necesaria la reducción de marcas de vehículos, la congelación de los modelos por lo menos durante cinco años, recomendaron la creación de por lo menos siete compañías mexicanas y dar preferencia a la producción de autos compactos. A la par las empresas transnacionales desarrollaron su propio estudio, en el que consideraban inoperables las medidas propuestas por la comisión, ya que les resultaba poco ventajoso el inicio de la producción de autopartes en el país, por los costos y la calidad de la producción. Durante los meses que precedieron la publicación del Decreto, se intensificaron las negociaciones.

Este hecho se debió en buena medida, a la urgencia de desarrollar una capacidad de fabricación suficiente para poder participar con ventaja en los planes de integración regional que se estaban elaborando en la ALALC, estableciendo un verdadero *quid pro quo* con Brasil y Argentina. Y en

³⁵ Lifschitz, Edgardo, *El complejo automotor en México y America Latina*, México, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Azcapotzalco y el Centro de Economía Transnacional, 1985, p. 36

³⁶ Izquierdo, Rafael, *Política hacendaria del desarrollo estabilizador, 1958 – 1970*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, 1995, p. 113.

segundo termino a la necesidad de iniciar el programa de fabricación por lo menos dos años antes de terminar su sexenio.³⁷

Fue con el Decreto del 23 de agosto de 1962, publicado en el Diario Oficial el 25 del mismo mes, se da origen a la producción nacional de automóviles y camiones, mediante el cual se determino que a partir del 1º de septiembre de 1964, la integración nacional debería representar el 60% del costo directo de la producción de los vehículos que se ensamblaran en México. Se debía alcanzar este nivel de integración con la fabricación en el país de los motores y conjuntos mecánicos más complejos, así como también se tendrían que integrar otros componentes de producción nacional. Las empresas que no cumplieron con este requisito quedaron fuera del mercado nacional, como es el caso de la Planta Reo de México y muchas empresas pequeñas, que en su mayoría contaban con capital nacional.³⁸ En el Decreto se incluía un plazo de dos meses para que las plantas ensambladoras presentaran sus proyectos de fabricación de automóviles, en los que se especificaba las partes que serían maquinadas por las empresas, incluyéndose necesariamente la producción del motor; la inversión que efectuarían; las partes de origen nacional que incluirían; un listado de las piezas que se necesitaran importar para la fabricación de los motores y conjuntos mecánicos; tenían que presentar el calendario de producción y el grado de integración que alcanzarían el 1º de septiembre de 1964; y los contratos de asistencia técnica y la licencia de fabricación. En la práctica, la integración nacional del 60% se cumplió entre 1965 y 1966.³⁹

El 25 de agosto de 1962, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto Presidencial que sentaría las bases de la estructura actual de la industria automotriz. Se buscaba aumentar el contenido nacional de los vehículos que se fabricaban en México, promover el establecimiento de una industria de autopartes, enlazar a la industria automotriz con otras industrias del país como la mecánica y la fundidora, desde luego que uno de sus principales objetivos era la creación de una mayor cantidad de empleos y reducir el déficit comercial exterior.

El Decreto señalaba fundamentalmente que:

- 1) A partir del 1º de septiembre de 1964 quedaría prohibida la importación de motores, como unidades completas, para automóviles y camiones, así como la importación de conjuntos mecánicos para ensamble.
- 2) A partir del 1º de septiembre de 1964, la integración de las empresas terminales debería representar, cuando menos, el 60% del costo directo de fabricación.
- 3) Los programas de fabricación de las empresas serían puestos a la consideración de la Secretaría de Industria y Comercio, a fin de ser aprobados en caso de cumplir los requisitos establecidos por el Decreto.
- 4) Los precios serían controlados por la Secretaría de Industria y Comercio, con base en los costos de fabricación.⁴⁰

Es importante mencionar que aparte de las empresas que se dedican al ensamblado de automóviles y camiones, existen diversas empresas en México que se

³⁷ Salas Vargas, Guillermo D., "Política industrial e industria automotriz en México 1947 – 1979", Tesis de licenciatura, Colegi de México, 1980, p. 77.

³⁸ Vázquez Tercero, Héctor, *Una década de política sobre industria automotriz. Bases para una nueva política*, México, Tecnos, 1975, pp. 25 – 26.

³⁹ Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles, *Aspectos fundamentales de la fabricación y distribución de automóviles y camiones en México*, México, Arana, 1966, p. 33 – 35.

⁴⁰ México. Secretaría de Programación y Presupuesto. Dirección general de análisis de ramas económicas, *Análisis y expectativas de la industria automotriz en México 1982-1986*, México, Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, 1986, 49 – 50.

dedican a la producción de camiones pesados, las cuales no estaban reglamentadas por las disposiciones gubernamentales vigentes para las ensambladoras de automóviles y camiones y consecuentemente no quedaron sujetas a los lineamientos del decreto presidencial de 1962⁴¹

De las diecisiete empresas que ensamblaban automóviles en México en 1962, para 1964 solo quedaron nueve empresas que cumplieron con los requisitos, cinco de las cuales eran de origen norteamericano, dos mexicanas, una europea y una japonesa. Con base a este decreto se autorizó la instalación de nueve plantas destinadas a la producción de automóviles y camiones, a cada una de las cuales se les asignó una cuota básica de producción, es decir un volumen determinado de vehículos a producir para garantizar su operación económica.⁴²

Con la emisión del Decreto, el Estado pretendía que aumentara paulatinamente la integración nacional, dentro de la industria automotriz, por ser una de las principales actividades manufactureras. Pero el Decreto favoreció a las empresas más importantes, ya que permitió la existencia de una política proteccionista que les permitió tener un mercado cautivo, una disminución en los aranceles de importación de componentes y realizar la transferencia de paquetes tecnológicos, lo que le permitía a las matrices reciclar los equipos desechados. Todo esto permitió que se dieran las bases para el despegue de la industria automotriz y se diera un crecimiento constante a lo largo de las dos décadas que siguieron.

Bibliografía:

ARTEAGA GARCÍA, Arnulfo (2003), *Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México*, 1ª ed., México, Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Iztapalapa y Fundación Friedrich Ebert.

ARTEAGA GARCÍA, Arnulfo (1989), *Transformaciones tecnológicas y relaciones laborales en la industria automotriz*, México, Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Iztapalapa y Fundación Friedrich Ebert.

ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (AMIA) (1976), *La industria automotora de México en cifras*, Boletín no. 121, México.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMÓVILES (1966), *Aspectos fundamentales de la fabricación y distribución de automóviles y camiones en México*, México, Arana.

AVILÉS URQUIZA, Roberto (2010), *Economía sobre ruedas. Un retrato de la transformación automotriz*, 1ª ed., México, Ediciones Poniente.

BARANSON, Jack (1971), *La industria automotriz en los países en desarrollo*, Madrid, Editorial Tecnos.

⁴¹ Para más información al respecto de estas empresa que quedaron fuera de las disposiciones oficiales se puede ver el texto: Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles, *Aspectos fundamentales de la fabricación y distribución de automóviles y camiones en México*, México, Arana, 1966.

⁴² Opt. Cit.: 26

CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE LA TRANSFORMACIÓN. México. Sección de Autopartes (1973), *Manual de la industria de autopartes*, México.

CÁRDENAS, Enrique (1994), *La hacienda pública y la política económica 1929-1958*, México, Fondo de Cultura Económica y Colegio de México.

CÁRDENAS, Enrique (1987), *La industrialización mexicana durante la gran depresión*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Económicos.

CÁRDENAS, Enrique, José Antonio Ocampo y Rosemary Thoorp (Comp.) (2003), *La era de las exportaciones latinoamericanas. De finales del siglo XIX a principios del XX*, México, Fondo de Cultura Económica.

CÁRDENAS, Enrique, José Antonio Ocampo y Rosemary Thoorp (Comp.) (2003), *Industrialización y estado en la América Latina. La leyenda negra de la posguerra*, México, Fondo de Cultura Económica.

FORD MOTORS COMPANY (2001), *75 años de Ford en México. Una historia que merece contarse*, México, Ford.

GOLLÁS, Manuel (2003), “Breve relato de cincuenta años de política económica” en BIZBERG, Ilán y Lorenzo Meyer, *Una historia contemporánea de México*, México, Océano y el Colegio de México, Vol. 1.

GONZALEZ LÓPEZ, Sergio (1992), *Proceso de configuración territorial de la industria automotriz terminal en México 1964 – 1989*, 1ª ed., Estado de México, Universidad Autónoma del Estado de México.

ISLAS, Víctor (1990), *Estructura y desarrollo del sector transporte en México*, México, El Colegio de México.

IZQUIERDO, Rafael (1995), *Política hacendaria del desarrollo estabilizador, 1958 – 1970*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas.

LIFSCHITZ, Edgardo (1985), *El complejo automotor en México y América Latina*, 1ª ed., México, Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Azcapotzalco.

MORENO-BRID, Juan Carlos (1994), “La competitividad de la industria automotriz”, en CLAVIJERO, Fernando y José I. Casar (comp.) *La industria mexicana en el mercado mundial. Elementos para una política industrial*, México, El Fondo de Cultura Económica.

MORENO-BRID, Juan Carlos y Jaime Ros Bosch (2010), *Desarrollo y crecimiento en la economía mexicana. Una perspectiva histórica*, 1ª ed., México, Fondo de Cultura Económica.

ROMERO SOTELO, María Eugenia (coord.) (2008), *Algunos debates sobre política económica en México. Siglos XIX y XX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México.

SECRETARIA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO. Dirección general de análisis de ramas económicas (1986), *Análisis y expectativas de la industria automotriz en México 1982-1986*, México, Secretaria de Patrimonio y Fomento Industrial.

SALAS VARGAS, Guillermo D. (1980), “Política industrial e industria automotriz en México 1947 – 1979”, Tesis de licenciatura, Colegio de México.

UNGER, Kurt (1990), *Las exportaciones mexicanas ante la restructuración industrial internacional: la evidencia de las industrias química y automotriz*, 1ª ed., México, El Colegio de México y el Fondo de Cultura Económica.

URQUIDI, Victor L. (2005), *Otro siglo perdido. Las políticas de desarrollo en América Latina (1930 – 2005)*, 1ª ed., México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas.

VAZQUEZ TERCERO, Héctor (1975), *Una década de política sobre industria automotriz. Bases para una nueva política*, 1ª ed., México, Editorial Tecnos.

VEGA CÁNOVAS, Gustavo (2009), “De la protección a la apertura comercial” en BIZBERG, Ilán y Lorenzo Meyer, *Una historia contemporánea de México*, México, Océano y el Colegio de México, Vol. 4.

VOIGT, Fritz (1964), *Economía de los sistemas de transporte*, México, Fondo de Cultura Económica.