

Historia de la Industria Automotriz en México y Sus Modelos Productivos de 1925 A 2008

Andrea K. García Echeverría

Resumen

En este trabajo se analiza la historia de la industria automotriz en México, al ser considerado un sector clave para el proceso de industrialización del país y de integración de la economía nacional al mercado mundial. Se ofrece una definición de los conceptos: modelo económico, modelo de crecimiento y modelo productivo, así como de elementos que los conforman y clasificaban con la finalidad de comprender la relación que estos guardan entre sí. A partir de ello se establece una periodización del desarrollo de la industria automotriz vista a través del surgimiento de los distintos modelos productivos adoptados por las empresas automotrices a lo largo de su incursión en el país, al igual que un breve recorrido por la historia económica de México y sus modelos económicos.

Abstract

This paper analyzes the history of the automotive industry in Mexico, being considered a key sector for the process of industrialization of the country and integration of the national economy to the world market. A definition of the concepts is offered: economic model, growth model and productive model, as well as elements that make up and classify them in order to understand the relationship they have with each other. From this a periodization of the development of the automotive industry is established, seen through the emergence of the different productive models adopted by the automotive companies throughout their incursion into the country, as well as a brief tour of the economic history of Mexico and its economic models

1. Introducción

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

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

La IAM es un sector sobresaliente en la economía nacional, principal fuente de divisas (para el año 2018) y una industria estratégica en la ejecución del modelo económico del país. Lo anterior se constata en el trato especial, que, desde sus orígenes ha tenido por parte del Estado mexicano, el cual ha implementado políticas y decretos que buscan estimular su crecimiento.

La historia de la Industria Automotriz en México se ha caracterizado por la implementación de distintos modelos productivos, donde su crecimiento a estado estrechamente ligado al

dinamismo de la economía mexicana la cual, en busca de su desarrollo, ha acogido distintas políticas económicas y directrices que en conjunto forman paradigmas económicos con repercusiones en las decisiones que los agentes económicos privados eligen para el establecimiento de sus sistemas productivos.

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

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

Para el Estado, si las empresas consiguen consolidarse en el mercado, puede traer consigo un crecimiento en la economía nacional, por lo que la adopción de un modelo económico

que estimule esto es deseable. El Estado siempre buscará crear políticas que estimulen el desarrollo de los sectores económicos más productivos con miras a un efecto de arrastre.

2. Perspectiva Teórica, Modelo Económico, Modelo De Crecimiento Y Modelo Productivo

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

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

Asimismo, en el caso mexicano podemos ubicar dos principales modelos económicos cuyas repercusiones trascienden hasta nuestros días, estos son: el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones y el modelo Orientado a la Exportación; el primero data de 1940 a 1980, se caracteriza por situar al sector industrial como motor del crecimiento económico del país, razón por la que el Estado toma el papel de agente rector de la economía para estimular el proceso de industrialización vía sustitución de mercancías

importadas para la demanda interna, mediante políticas públicas que buscaban desarrollar y proteger a la naciente industria nacional. El segundo modelo inicia en la década de los 80' y continua hasta nuestros días, es un modelo cuya producción está orientada al mercado exterior, caracterizado por un Estado que funge como facilitador de la inversión privada, la apertura comercial y la privatización de sectores económicos estratégicos.

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

En este sentido México ha tenido un papel estratégico, donde su cercanía con uno de los mercados más dinámicos y de mayor demanda de bienes de consumo, como el estadounidense, en conjunto con una abundante fuerza de trabajo con salarios bajos, reprimidos como política de control de la inflación, atracción de la Inversión Extranjera Directa y la firma de Tratados Comerciales entre México, Estados Unidos y Canadá, ha llevado a muchas empresas principalmente del sector automotriz a instalarse en el país como estrategia para disminuir sus costos de producción y entrar sin restricciones arancelarias al mercado norteamericano.

Tras el término de la segunda guerra mundial, uno de los temas centrales que acaparó las discusiones de política y teoría económica, fue el *crecimiento económico*; conseguirlo de manera sostenida, en términos de renta nacional o del potencial productivo, se convirtió en

el objetivo de la política económica de muchos países. En el caso mexicano los gobiernos de las últimas décadas han establecido como objetivo principal, el incremento de los indicadores económicos y en consecuencia un impacto positivo en las condiciones de vida de la sociedad mexicana, mejorando su nivel de vida e incrementando su poder adquisitivo. Sin embargo, el gobierno mexicano ha excluido de su agenda la necesidad de distribuir el ingreso, convirtiendo a México en uno de los países con mayor desigualdad en el mundo.

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

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

automotriz y la maquiladora que exportan sus productos. Las formas principales de distribución del ingreso que ubica el investigador R. Boyer, identificadas a lo largo del siglo XX, son: competitiva, por escasez, coordinada nacionalmente y moderadamente y desigual.

Con la dominación del sistema capitalista en los siglos posteriores al XVIII, las relaciones sociales sufrieron una transformación, mutando a “relaciones de capital-trabajo”. Bajo este nuevo esquema, se estableció la obligación de obtener una renta de todo capital invertido, por lo que se comenzó una búsqueda incesante por parte de los capitalistas, de nuevos mercados, fuentes de ganancia y medios de producción que aseguraran la reproducción del sistema. En este panorama los trabajadores quedaron supeditados al comportamiento del capital, obligados a adaptarse y desplazarse de acuerdo a las necesidades del capital.

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

Fue en la coyuntura de la crisis económica de finales de la década de 1970 y el agotamiento de la producción en masa, cuando se hizo evidente la necesidad de analizar los procesos de configuración productiva y categorizarlos. Bajo este contexto surgió el concepto “modelo productivo”, como respuesta a la necesidad de identificar las particularidades de los procesos productivos, cuestionar su potencialidad y viabilidad, así como proponer nuevas formas de organización tecnológica y del trabajo.

Ahora bien, para abordar el tema de los modelos productivos es necesario precisar el concepto, no sin antes advertir, como se mencionó anteriormente, el hecho de no existir una

definición “formalmente aceptada” por los estudiosos del tema, sin embargo, encontramos similitudes o caracterizaciones que se complementan. En términos generales podemos definir al *modelo productivo* como un conjunto de compromisos respecto del manejo de la empresa, que permiten implementar en el largo plazo y con beneficios, estrategias de ganancia viables en el contexto de los modelos de crecimiento de los países en los que surgen, con medios coherentes acordados por los principales actores de la empresa, (Boyer y Freyssenet, 2001).

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

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

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

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

La diversidad de modelos productivos surge entonces, debido a la diferenciación de los modelos de crecimiento de cada país, luego en la elección de una estrategia de ganancia y finalmente en la adopción de los medios para implementarla. Estos tres niveles deben darse en una línea de relación y pertinencia, a la par de ser aceptados por los actores de la empresa, lo cual los llevara a consolidarse como modelos productivos.

Las estrategias de ganancia que una empresa puede adoptar, teniendo en cuenta dos elementos centrales al momento de elegirla: volumen y estructura. Para algunos “*Regulacionistas*” como Robert Boyer las *fuentes* de ganancia en la producción de bienes son: las economías de escala, diversidad de la oferta, calidad del producto, innovación, flexibilidad productiva y reducción permanente de los costos. Son las distintas combinaciones de estas fuentes de ganancia o la elección de una, lo que constituyen la *estrategia de ganancia*.

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

- Modelo Taylorista

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

- una política-producto hecha de modelos específicos, variados y de serie mediana, que corresponde a la demanda limitada, económica y socialmente diferenciada.
- una organización productiva que consiste en predeterminar las tareas a realizar, mediante el establecimiento de procedimientos y modos operatorios a seguir y de tiempos asignados a respetar.
- una relación salarial en la que el salario se aumenta si los procedimientos y tiempos se respetan.

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

- Modelo Fordista

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

- una política producto que ofrece un modelo estándar al precio más accesible al conjunto de la población.
- una organización productiva fuertemente centralizada, secuencialmente integrada en línea continua, mecanizada y en cadencia basada en la predeterminación y la estandarización de operaciones.
- una relación salarial que asegure a los obreros sin la calificación requerida un salario fijo no vinculado al rendimiento, cuyo poder adquisitivo progrese.

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

- Modelo Sloanista

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

- una política producto que ofrece una o varias gamas de modelos, versiones y opciones, donde comparten lo máximo posible de piezas, respondiendo a una demanda diferenciada moderadamente jerarquizada.
- una organización que busca dominar los riesgos de la diversidad de los productos, centralizando las decisiones estratégicas, descentralizando la responsabilidad de su implementación en el nivel de las divisiones filiales, recurriendo a proveedores, utilizando máquinas pluriespecializadas y una mano de obra polivalente.
- una relación salarial que asegure un crecimiento regular del poder adquisitivo de los salarios, una extensión de la protección social y oportunidades de progreso en la carrera, a cambio de un trabajo polivalente pagado en función del nivel y cantidad de puestos de trabajo ocupados.

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

- Modelo Woollardiano

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

- una política-producto con modelos claramente distintos, producidos en pequeñas y medianas series, en el entendido de una demanda variable, económica y socialmente distintas.
- una organización productiva flexible que privilegia la mecanización y sincronización de los suministros y deja a los obreros organizados en equipos de trabajo, con autonomía y saber hacer, para fabricar productos variados.
- relación salarial: que permite el ajuste de volumen de la mano de obra al volumen de producción por reducción o alargamiento de la jornada de trabajo y que incita a los obreros a autorganizarse gracias a un sistema de salario por pieza incitativo.

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

- Modelo Toyotista

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

- una política-producto que ofrece modelos de base bien equipados en cada segmento de mercado, sin diversidad y novedad excesiva, en cantidades regularmente crecientes a cualquier fluctuación de la demanda;
- una organización productiva basada en los principios de “justo a tiempo” interno y externo para evitar problemas que impidan el flujo continuo y regular, evitando despilfarros de tiempo, mano de obra, materias, energía, herramientas y superficie;
- una relación salarial y de subcontratación incita a los asalariados y proveedores a contribuir en la reducción de costos, los primeros al depender su monto mensual de la

reducción de tiempos estándar dentro de cada equipo y los segundos mediante el compromiso acerca del volumen de pedidos y reparto de ganancia.

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

- Modelo Hondiano

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

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

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

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

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

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

3. La Historiad de México y sus Modelos Económicos

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

Para entender mejor el contexto en el que la industria automotriz se ha desarrollado, esta investigación dividió la historia económica de México en siete periodos, marcados por los modelos económicos, y de crecimiento adoptados por el país, así como eventos políticos y acontecimientos económicos internacionales, con los efectos que los mismos trajeron. Se ha identificado a dos periodos como transicionales, indicativos del ocaso de un modelo económico y el surgimiento de otro; el primero, es el que le antecede al inicio del modelo

de Industrialización por Sustitución de Importaciones que va de 1925 a 1940, y el segundo es de 1975, previo a la instauración del Modelo de Producción para las Exportaciones.

En los modelos económicos a los que hago referencia, se puede encontrar distintos modelos de crecimiento, acorde a la fuente principal del ingreso nacional y la forma de distribución de dicho ingreso, de acuerdo con ello hemos hecho la siguiente periodización:

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

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

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

Otra característica de dicha etapa fueron los bajos niveles de inversión: la inversión pública apenas representó un 2.2% del PIB y la privada nacional apenas fue perceptible, siendo la extranjera la más sobresaliente. La reconstrucción de la economía nacional, en principio se llevó a cabo con poca participación directa del Estado mexicano. Uno de los rasgos más

notables fueron la pérdida de las regalías que las compañías inversionistas extranjeras trasladaban hacían su casa matriz. En materia económica, los gobiernos de este periodo centraron su labor en sanear las finanzas públicas, reduciendo lo más posible el déficit en sus finanzas.

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

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

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

El financiamiento externo comenzó a cobrar fuerza a partir de 1943, permitiendo que el crédito comenzara a fluir al país, dirigiéndose a apoyar principalmente a las obras de infraestructura. En el sector agropecuario, se impulsó la producción mediante la incorporación de tierras tras la Reforma Agraria, y el apoyo del gobierno federal con obras de irrigación y crédito al campo. Los resultados fueron notables, el campo se convirtió en un sector estratégico para la aportación de mano de obra, alimentos, divisas ingreso y capital a las grandes urbes. Sin embargo, se afectó negativamente la distribución de la riqueza y del ingreso generando muchos de los problemas que actualmente vive el campo mexicano.

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

El gobierno invirtió cuantiosos recursos en obras de infraestructura y en la producción de bienes y de servicios estratégicos, así como estímulos y subsidios a la producción de la industria nacional. Los instrumentos de política comercial también fueron utilizados para proveer de una estructura proteccionista en el comercio internacional.

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

Este periodo se caracterizó por promover la industrialización del país, convirtiendo al sector en el motor de la economía nacional con el objetivo de abandonar la dependencia existente con los países desarrollados, estimulando así, la actividad de otras ramas económicas y generando las divisas que el país requería para su modernización.

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

Otros campos de acción fueron en materia fiscal, se destacó el combate al déficit y una política tributaria en favor de la inversión mediante programas especiales en beneficio de empresas industriales y de transporte. La política comercial fue extremadamente proteccionista, instrumentando permisos previos de importación, aranceles y precios oficiales a las importaciones de productos. En cuanto a la política agropecuaria, jugó un papel muy relevante en el proceso de industrialización, encargada de proveer a bajos precios, los bienes-salario e insumos demandados en el mercado interno, estas medidas trajeron la descapitalización del campo.

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

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

Se transformó radicalmente la política fiscal y monetaria con el propósito de convertir al sector público en el eje de la inversión nacional. Con los ingresos de la explotación de los yacimientos petroleros se buscó financiar la inversión en infraestructura productiva. Lo anterior convirtió al gasto público en el motor del crecimiento económico, y las divisas petroleras en la fuente principal de recursos del Estado.

Sin embargo, los ingresos petroleros fueron insuficientes para financiar la expansión industrial, por lo que se recurrió a la contratación de importantes montos de deuda pública externa, esto trajo graves desequilibrios estructurales y la caída de la actividad económica.

El término del ciclo expansionista y de crecimiento económico, puso de manifiesto el agotamiento del modelo.

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

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

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

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

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

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

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

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

La General Motors y Chrysler construyeron el complejo automotriz de Ramos Arizpe en Coahuila; la Ford instaló una fábrica de motores en Chihuahua y una planta de ensamble en Hermosillo; la Nissan un complejo automovilístico en Aguascalientes con ensamble y fabricación de motores; la Renault una planta productora de motores en Gómez Palacio; y

Volkswagen amplió sus instalaciones de Gómez Palacio. Todos estos proyectos tenían como objetivo consolidar la presencia de las empresas en México considerado un mercado en expansión, además de estar orientados también a promover las exportaciones

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

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

Ese año estalló la crisis de la deuda externa, México se declaró incapaz de cubrir el servicio de la deuda, provocando una severa crisis económica y financiera que dejó las puertas abiertas a la implementación de un nuevo programa de ajuste “negociado” con el Fondo Monetario Internacional (FMI), sustentado en políticas draconianas de recorte al gasto público.

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

La nueva estrategia económica planteada por el nuevo presidente de la república, Miguel de la Madrid (1982-1988), implementó un nuevo modelo económico conocido como

“orientado a la exportación” o “*neoliberal*”, el cual le otorgó un papel protagónico al mercado en la asignación de recursos y en la regulación de las variantes macroeconómicas, incrementando la participación de los agentes privados en las decisiones económicas y buscando integrar a la economía mexicana al mercado mundial, con el propósito de mejorar la eficiencia y competitividad de la planta productiva nacional.

Entrada la década de los años ochenta, el país experimentó una severa crisis económica con funestas consecuencias en las ventas de automóviles, resultando en la quiebra de las empresas Renault y DINA. En respuesta el gobierno mexicano emitió el Decreto Automotriz de 1983, con el propósito, ya viejo, de conseguir un saldo cero en la balanza comercial de la industria automotriz, para ello se establecieron medidas más severas, siendo tres las políticas que más sobresalieron: 1) reglas rigurosas de contenido doméstico para vehículos y partes; 2) balanza de pago sin déficit y 3) límites de una línea y hasta 5 modelos por producto.

La renegociación de la deuda pública externa, resultó en la firma de nuevos acuerdos con el FMI orientando al gobierno mexicano en la aplicación de un severo programa de ajuste, con el objetivo de controlar la inflación y reiniciar el crecimiento económico, que inició un conjunto de reformas orientadas a sentar las bases de un nuevo modelo orientado a la exportación, abierto a la economía mundial, desregulado, basado en las fuerzas del mercado y donde la inversión privada fuera el motor de la acumulación del capital.

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

una modificación en la división internacional del trabajo, que consistía en trasladar a los países en vías de desarrollo, actividades o fases de procesos intensivos en mano de obra, con el objetivo de producir para el mercado externo a costos más bajos. El impulso que se tuvo a la apertura comercial y la orientación a la exportación en el desarrollo de la industria nacional, principalmente la manufacturera, fue resultado de esta nueva lógica mundial en los procesos productivos y la división internacional del trabajo.

La llegada de Carlos Salinas de Gortari a la presidencia (1988- 1994) significó que las reformas económicas continuaran bajo la misma senda neoliberal. Con México orientado hacia la senda de la liberalización comercial y el cambio estructural del modelo económico, la industria automotriz se encontraba rezagada. Para remediar esto, el gobierno mexicano emitió, el Decreto Automotriz de 1989, el cual exentaba de pagar impuestos a carros populares, con la finalidad de dotar al mercado interno de un vehículo pequeño a precio accesible; se eliminaron las cuotas de participación del mercado interno, se permitió la importación de automóviles nuevos, se redujo el valor de agregado nacional a la mitad, se permitió la participación de capital extranjero en un 100% en las plantas de ensamble y 40% en la industria de autopartes, y se eliminaron las restricciones a la producción e importación de autobuses integrales.

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

La crisis económica de 1994 marcó el inicio de este periodo y vino a evidenciar las limitantes y carencias del modelo neoliberal pese a la firma del TLCAN que prometía una entrada exitosa de México al proceso de globalización. La administración de Zedillo, solo fue una continuación de la tendencia económica de los sexenios anteriores de política ortodoxa y los lineamientos impuestos por el Consenso de Washington.

Bajo el gobierno Zedillista, los cambios en materia estructural del modelo neoliberal continuaron: la apertura comercial se formalizó con la firma del TLCAN y se comenzó una

búsqueda de nuevos acuerdos de libre comercio, las privatizaciones de entidades paraestatales, se mantuvo una política de apertura y promoción al capital extranjero.

La economía comenzó su recuperación a principios de 1996, uno de los factores que influyó en su recuperación fue el crecimiento de las exportaciones, otro factor que contribuyó fue la reactivación de la inversión privada, así como el crecimiento del consumo privado; sin embargo, la recuperación estaba apoyada sobre bases muy frágiles, por lo que no tardó en revelar los viejos problemas estructurales de la economía mexicana: tendencia a la sobrevaluación de la moneda, el desequilibrio externo y el déficit comercial.

Los años posteriores se caracterizaron por una lenta y desigual recuperación económica, de la cual solo se vio beneficiado el sector exportador y los grandes consorcios; sin embargo, en materia social el modelo neoliberal tuvo funestas consecuencias en la distribución del ingreso, montos salariales, combate a la pobreza y mejoras en la calidad de vida de la clase trabajadora.

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

4. Historia de los Modelos Productivos de la Industria Automotriz en México

La historia de la industria automotriz en México ha presentado sus propias particularidades, desde sus orígenes su proceso de desarrollo se caracterizó por ser accidentado y con un

éxito limitado, donde la intervención del Estado ha sido trascendental para el carácter de la misma, pues a diferencia de otros sectores económicos, su desarrollo siempre estuvo vinculado a las políticas gubernamentales, ya sea teniendo al Estado como conductor o como facilitador de los medios necesarios para su crecimiento.

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

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

- **1925 – 1940**

Inicia con el establecimiento de la primera planta armadora de automóviles en México, perteneciente a la empresa Ford Motor Company en 1925, marcando el nacimiento de la industria automotriz en el país. Posteriormente, la General Motors constituyó una planta de montaje en la Ciudad de México en 1935 y más tarde Automex (Chrysler) inició sus operaciones en 1938. Esta etapa se caracterizó por el establecimiento de las “tres grandes”

empresas automotrices norteamericanas, las cuales dominarían el mercado interno durante la primera mitad del siglo XX.

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

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

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

La organización productiva de este periodo se distinguió por la realización y división de tareas simples y mecánicas, con medios productivos tecnológicamente obsoletos y actividades enfocadas en el montaje y ensamble de los vehículos. Bajo este esquema productivo le correspondió una mano de obra reducida con bajos niveles de organización reflejado en sus salarios y representación sindical. Su relación salarial estaba regulada por

el artículo 123 de la Constitución Mexicana en materia laboral, aprobada en 1917, en cuya esencia se reflejaban algunas de las principales demandas de la lucha obrera de la época, como una jornada máxima de 8 horas, la obligatoriedad de un día de descanso tras seis días laborables, y la asignación de un sueldo mínimo y la participación de los obreros en las utilidades que se generaban en las empresas.

Fue un modelo productivo que se desarrolló bajo una estrategia de ganancia de economía a escala, bajo un modelo de crecimiento desigual y rentista. Su actividad productiva se limitaba al ensamble de las unidades y su organización regida por la división de tareas simples.

- **1940 – 1962**

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

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

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

- **1962 – 1975**

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

La industria automotriz creció con la llegada al país de las empresas Volkswagen a Puebla en 1964 y Nissan a Cuernavaca en 1966. Las empresas ya establecidas, consolidaron su presencia en el mercado nacional con el establecimiento de sus nuevas plantas y complejos industriales, como fue: Chrysler en 1964, la cual estableció una planta de motores en

Toluca; Ford Motor Company, que inauguró en Cuautitlán sus plantas de motores y la GM que abrió una planta fundidora y otra de motores en Toluca, en 1965. Como resultado, la industria automotriz presentó un desarrollo considerable que devino en el nacimiento y apuntalamiento de una industria de autopartes.

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

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

Tras la inauguración de la planta de ensamble de Chrysler en Toluca, se inició la producción de el automóvil Valiant, mejor conocido como "Acapulco", cuya presentación convertible, contó con capota rígida, dos puertas, consola de lujo y volante deportivo, era un auto de lujo de gran popularidad, que además de ser producido en México fue rediseñado por ingenieros mexicanos, contando con versiones únicamente encontradas en el

país. Tras el decreto que apoyaba la integración nacional de la industria automotriz, Chrysler, junto con otras automotrices, comenzaron el desarrollo de su red de proveeduría nacional, lo cual dio un fuerte impulso a la industria de las autopartes.

En 1965, General Motors inicia su producción en su novedosa planta de Toluca, donde se desarrollaron actividades de fundición y producción de motores. Bajo la misma lógica de Chrysler, se da paso a la producción de autopartes y componentes de la industria automotriz. Para 1973, se llevó a cabo la primera exportación de vehículos fabricados en México a los Estados Unidos, esta comprendió 50 unidades del modelo Safari de la Volkswagen,

Esta fase se caracterizó por la constitución de un amplio sector obrero en la industria automotriz y la sindicalización de una buena parte de sus trabajadores. Lo que devino en una relación salarial representada por una creciente organización laboral que consiguió mejoras en las condiciones de trabajo y en las prestaciones. Los sindicatos logran negociar la posibilidad de ingerir en las revisiones contractuales de los contratos colectivos, aunado al derecho de intervenir en la contratación del personal en cualquier planta que las empresas establecieran en territorio nacional.

- **1975 – 1985**

Se da comienzo de manera marginal a la exportación de autopartes, llevando al sector automotriz a ser, en 1975, la segunda industria exportadora de México después del petróleo, con una producción que comenzó a orientarse a los mercados internacionales; sin embargo, para 1976 la economía mexicana entró en recesión, disminuyendo en un 20% la producción de la industria automotriz y dejando sin empleo a un 10% de los trabajadores del sector.

En cuanto a la política producto, fue regida por automotrices como la Volkswagen México con la producción de modelos como “Caribe” el cual fue diseñado y comercializado en

México a partir de 1977, bajo el concepto de ser un auto compacto y deportivo. Para 1981 se creó el modelo Atlantic (Jetta I), con la idea de hacer un Caribe con cajuela, el cual obtuvo buena recepción del mercado nacional por sus características “ahorradoras y económicas”, que respondieron a la situación económicamente adversa del país.

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

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

La progresiva descentralización de las plantas automotrices al norte del país, consiguió profundizar la división sindical entre sus trabajadores, por lo que la relación salarial se tradujo en sueldos y prestaciones muy por debajo de las primeras plantas localizadas al interior de la República. Este periodo marca el inicio del proceso paulatino de debilitamiento de los sindicatos del sector, los cuales perdieron en las nuevas plantas el control sobre las normas del trabajo.

- **1985 – 1994**

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

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

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

En 1984 se lanza a la venta en México la primera generación del **Nissan** Sentra, bajo el nombre de Nissan Tsuru, el cual fue pronto aceptado por los mexicanos al ser un automóvil cómodo, de muy bajo consumo de gasolina y de precio accesible, sin embargo, no consiguió reemplazar al Volkswagen Sedán (vocho) como el auto de mayor venta en México. Para el término del periodo la planta de Volkswagen Puebla, tuvo una gran

importancia estratégica para la automotriz, ya que el 80% de los vehículos producidos se destinan a la exportación a más de 120 países del mundo.

Destinar la producción al mercado mundial obligó a las empresas a iniciar una profunda reestructuración con el establecimiento de nuevos patrones en la organización productiva, mismos que se apreciaron en los procesos de automatización, flexibilización y estandarización del trabajo. El proceso de transformación incluía una redefinición organizacional de la empresa (adelgazamiento productivo, subcontratación, just in time, comunicación horizontal, etc.) y una reestructuración profunda en la organización del trabajo en la cual eran fundamentales la reintegración de las funciones productivas, la polivalencia y relaciones entre sí como clientes y proveedores.

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

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

La madurez de la industria y su orientación exportadora también se manifestó en la producción de motores y de autopartes, cuyas exportaciones de 1982 a 1990 se incrementó en más de ocho veces. Las grandes empresas automovilísticas decidieron emprender

proyectos de ampliación y exportación: la General Motors y Chrysler construyeron el complejo automotriz de Ramos Arizpe en Coahuila, la primera estableció una planta de ensamble y otra productora de motores de seis cilindros, la segunda una planta para fabricar motores de cuatro cilindros. Ford instaló una fábrica de motores de cuatro cilindros en Chihuahua y una de ensamble en Hermosillo, Sonora. Nissan un complejo automovilístico en Aguascalientes que incluía ensamble y fabricación de motores y de trans-ejes. Renault una planta productora de motores de cuatro cilindros en Gómez Palacios, Durango y la Volkswagen amplió sus instalaciones en Puebla. Todos esos proyectos pretendían consolidar la presencia de empresas en México orientadas a promover las exportaciones.

- **1994 – 2008**

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

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

una estrategia de ganancia de reducción permanente de los costos y flexibilidad productiva y un modelo de crecimiento competitivo-competitivo.

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

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

La relocalización geográfica de la industria automotriz se termina de concretar con el cierre de las plantas instaladas en la Ciudad de México y el establecimiento de nuevas al norte y bajo del país. Muestra de ello fue la creación de la planta de estampado de General Motors en Ramos Arizpe y la inauguración de su Complejo en Silao, Guanajuato, el cual inicia la producción del Chevrolet Suburban con volante a la derecha, para la exportación al mercado australiano.

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

operaciones en la planta de estampado de Saltillo, produciendo paneles para la carrocería de RAM Club Cab, Quad marcas consignadas a la exportación.

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

CONCLUSIONES

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

Sin embargo, pese a la utilidad para la caracterización de los procesos productivos, la presente investigación reconoce las limitantes que estas concepciones teóricas tienen y a las

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

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

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

REFERENCIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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