

## ANÁLISIS COMPARADO DE LAS POLÍTICAS IMPLEMENTADAS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA Y ARGENTINA DURANTE LA ETAPA PROTECCIONISTA

**Héctor Gustavo Amín Velázquez Ortiz\***

*(Recibido: 10-diciembre-2018 – Aceptado: 17-enero-2019)*

29

### **Resumen**

En este trabajo se propone analizar las características principales de la política económica implementadas por los gobiernos de México y Argentina en torno a la lógica del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), como la estrategia implementada durante la etapa proteccionista en el sector automotriz. En este sentido, para elaborar el diagnóstico sobre la implementación de las políticas proteccionistas se mostrarán los resultados en materia de producción, así como los registrados en la balanza de comercial.

**Palabras clave:** Protección, estudios sobre comercio por países y por industria, automóviles, América Latina

**Clasificación JEL:** F13, F14, L62, N66

**Comparative analysis of the policies implemented in the Mexican and argentine  
automotive industry during the protection stage**

### **Abstract**

This article proposes to analyze the characteristics of the economic policies applied by the govermet of Mexico and Argentina, during the model of Industrialization by Substitution of Imports (ISI), such as the strategy applied in the proteccionist period in the automotive sector. In this way, we will realize the diagnostic of the aplication of these economic policies by the exhibition of results in subject of production and balance of trade.

\* Estudiante del Doctorado en Estudios Sociales de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa. Correo electrónico: h-v-o1933@hotmail.com

**Keywords:** Protection, studies on trade by countries and by industry, cars, Latin America  
**JEL classification:** F13, F14, L62, N66

## Introducción

Ante la retórica comercial que representa la nueva administración de los Estados Unidos, es pertinente hacer un diagnóstico de las políticas proteccionistas implementadas después de la Segunda Guerra Mundial hasta principios de los años ochenta en el sector automotriz. Esto con la finalidad de vislumbrar los posibles escenarios bajo la disrupción de la nueva política económica norteamericana, toda vez, que dicha política proteccionista ya fue llevada a cabo en las economías de la región latinoamericana, con la implementación del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI).

Dicho lo anterior, la ISI o también conocido como Desarrollo Hacia Dentro, fue una estrategia diseñada por funcionarios de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), con el objetivo de desarrollar a las economías periféricas de la región latinoamericana durante la segunda mitad del siglo XX. En la particularidad mexicana fue un modelo implementado a partir de los años cuarenta del siglo pasado, con la finalidad de satisfacer las necesidades del mercado interno. El inicio de la política proteccionista mexicana en el periodo posrevolucionario puede situarse en 1947, cuando el gobierno mexicano comenzó a establecer restricciones a las importaciones y a sustituir con tarifas según el valor existentes.<sup>1</sup>

Es necesario hacer un énfasis sobre la serie de cambios en los años ochenta, donde tras la caída del bloque socialista, la apertura comercial y la libre movilidad de capitales, entre otras transformaciones colocaron a la globalización como el paradigma económico dominante. De tal suerte, que el entorno y las necesidades del mercado para la aplicación de dichas políticas proteccionistas sería inconmensurable. De este modo, nos proponemos analizar la política ISI en el sector automotriz mexicano. Pero con un objetivo adicional, el cual es hacer un diagnóstico comparativo de la política proteccionista mexicana, frente al caso argentino. Es así que, revisaremos la política económica, los resultados registrados en la producción, exportaciones, importaciones, así como los registrados en la balanza comercial de ambas economías. Al finalizar reflexionaremos sobre las conclusiones de contrastar las dos experiencias proteccionistas en sus respectivos complejos automotrices.

### 1. La Industria Automotriz Mexicana durante el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI)

En 1962 algunos actores comenzaron a diseñar una política económica que buscaba racionalizar y acrecentar el Grado de Integración Nacional (GIN),<sup>2</sup> con miras a desarrollar una política de sustitución de importaciones en la Industria Automotriz Mexicana (IAM), es decir, sustituir los insumos de importación, por insumos producidos localmente. En ese mismo año el GIN de la IAM era aproximadamente de un 20% (Miranda, 2007), ello llevó a la creación de la Comisión para Planear el Desarrollo de la Industria Automotriz en la cual

<sup>1</sup> Información del Banco de Comercio Exterior (Bancomext).

<sup>2</sup> El GIN hace referencia al porcentaje de las partes que integran un automóvil, las cuales son producidas dentro del territorio nacional.

participaron la Secretaría de Hacienda, Industria y Comercio, el Banco de México (Banxico) y Nacional Financiera (NAFIN).

La IAM era integrada mayoritariamente por transnacionales a excepción de las compañías de capital nacional como lo eran Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), Tráiler de Monterrey y Diésel Nacional (DINA). Por su parte, el capital concentrado en este sector era aproximadamente de 108 mil millones de dólares, mayoritariamente de origen extranjero, debido a la negativa de empresas como Ford y General Motors para incorporar capital nacional en sus activos.

Cabe recalcar que desde 1954<sup>3</sup> hasta la década de los setenta, el país basó su crecimiento económico bajo los lineamientos del Desarrollo Estabilizador,<sup>4</sup> el cual consistió en un crecimiento con estabilidad en las variables macroeconómicas, como lo era la inflación y sustituyó la producción agrícola por la industrial como eje de la acumulación capitalista nacional (Fernández y Bajar, 1986).

Años posteriores, como parte del Plan de Desarrollo Nacional del presidente Adolfo López Mateos (1958-1964), se buscó impulsar la integración nacional de la industria automotriz, la cual se encontraba fragmentada en numerosas y pequeñas firmas, como lo fue el Decreto de Integración de la Industria Automotriz celebrado en agosto de 1962. Con dicha resolución comenzó la consolidación de la política ISI en el ramo, con lo cual el sector automotriz surgió como un detonante para el desarrollo industrial.

Los objetivos del decreto eran: Uno, crear una industria productora de automotores; dos, mayor aprovechamiento de los recursos disponibles; tres, crear fuentes de trabajo, fomentar el establecimiento de empresas con capital mexicano y por último disminuir la cantidad de oferentes en el mercado (Aguilar, 1982). De acuerdo con este Decreto, el Estado ejercía una presión para incrementar la integración nacional por medio de las restricciones a la importación de motores. Para estos años, como parte de la política ISI, la prioridad del gobierno era sustituir las importaciones más que promover las exportaciones. Por otra parte, el Decreto generó un proceso de desconcentración geográfica del Distrito Federal, hoy Ciudad de México a las zonas conurbadas de la capital.

Respecto a la estructura de mercado, como pocas compañías tenían los recursos financieros, tecnológicos, comerciales y administrativos, el cumplimiento de la integración contribuyó a consolidar la tendencia centralizadora y monopolizadora del capital, que en su mayoría era transnacional (Aguilar, 1982). Inclusive, para inicios de la década de los setenta la IAM solo se componía de siete fabricantes (Miranda, 2007). En el año de 1963, un decreto complementario declaraba a la industria terminal y de autopartes como “necesarias”, por lo cual se le otorgaban una serie de estímulos fiscales, por ejemplo, la exención de impuestos de importación en maquinaria y equipos durante un periodo de cinco años, con el fin de que las empresas acataran las exigencias del Decreto de 1963 para la integración.

Sin embargo, como respuesta a la política ISI las transnacionales que operaban en el interior del país orientaron sus excedentes de producción hacia el mercado externo. Como consecuencia del aumento del GIN, se propició el establecimiento de una industria horizontal, toda vez que la manufactura de motores solo se podía producir en las industrias instaladas en el territorio mexicano (Lifschitz, 1985). Dicha situación, generó cierto disgusto en las

<sup>3</sup> Según Tello (2010). Anteriormente a esta fecha el crecimiento estaba basado en medidas inflacionarias.

<sup>4</sup> Existe una discusión respecto al inicio del llamado Desarrollo Estabilizador. Para Tello (2010) este inicia en 1954, para Peña (2010) en 1965 y, para el Ex-Secretario de Hacienda y Crédito Público, Antonio Ortiz Mena fue en 1958.

transnacionales, por ello el presidente Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) firmó una nueva resolución, el Decreto de 1969 que cimentaba dos acciones para la rama automotriz: Una era promover las economías de escala,<sup>5</sup> y dos, aprovechar la fuerza de trabajo barata, en un proceso intensivo de la misma, que además requería escasa complejidad tecnológica.

Con ello buscaba cumplir con un lineamiento de su proyecto económico-social de 1964-1970, que consistía en impulsar la industrialización y mejorar la eficiencia de la industria<sup>6</sup> (Fernández *et al.*, 1986), lo cual se logró satisfactoriamente, aunque incrementando la dependencia hacia el capital extranjero. En este sentido, la política ISI implementada por el gobierno se adaptó a los requerimientos de las transnacionales automotrices, por medio de una producción que satisficiera las exigencias de la demanda interna. En octubre de ese mismo año se expide un acuerdo federal para reducir el gasto de divisas generado por las importaciones automotrices.

En 1970 el presidente Luis Echeverría Álvarez (1970-1976) con el propósito de restaurar la credibilidad en el gobierno y ampliar la distribución de la riqueza, tras los acontecimientos fatídicos de 1968 así como una concentración del ingreso en pocas manos, tomaba la decisión de cooptar en su gabinete a los críticos y opositores del Desarrollo Estabilizador, de esta manera, le daba un viraje radical a la política económica, poniendo fin a este periodo y dando inicio al llamado Desarrollo Compartido<sup>7</sup> de 1970-1982 (Peña, 2010).

Dos años después, se firmaba un último convenio de Decreto durante la instrumentación de la política ISI. Éste buscaba mejorar el funcionamiento de los mercados por medio de dos políticas: Primero disminuyendo el mínimo obligatorio en vehículos de contenido nacional, y segundo obligando a incrementar las exportaciones a un equivalente de 30% a razón de las importaciones (González, 1992). Sin embargo, pese a todos estos intentos, el sector automotriz continuó siendo deficitario en la balanza comercial del país a lo largo de la primera mitad de la década de los setenta. Aunque el crecimiento de la producción fue considerable, este se concentró en el capital transnacional (Fernández *et al.*, 1986).

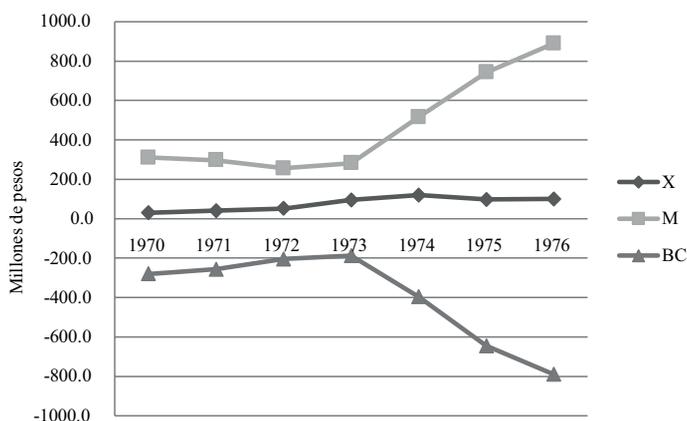
Dicha situación comercial se debió principalmente por el carácter transnacional de su producción y de las estrategias derivadas no solo de un ámbito nacional, sino también a nivel internacional (González, 1992), además, a raíz de los decretos el Estado estimuló ventajas competitivas a favor de las empresas extranjeras (Lifschitz, 1985). Como resultado de estas políticas las exportaciones habían aumentado un 232% de 1970 a 1976, en tanto las importaciones en un 187%, ambas variables a valores constantes.

<sup>5</sup> Las economías de escala son las ventajas en los costos que una empresa obtiene debido al aumento o expansión de su tamaño o producción.

<sup>6</sup> Otros lineamientos eran atenuar y corregir los desequilibrios en el desarrollo nacional y mantener la estabilidad en el tipo de cambio además de combatir las presiones inflacionarias etc. Todo esto en el contexto del Desarrollo Estabilizador.

<sup>7</sup> De acuerdo con (Hayashi, n. d.) el Desarrollo Compartido consistió en el plan nacional de desarrollo de la gestión de Luis Echeverría Álvarez en el cual el Estado aumentó el gasto público, ya que buscaba fortalecer a las empresas bajo su propiedad o con una fuerte participación estatal, además se adquirieron más compañías y se crearon otras.

**Gráfica 1**  
**Valor de las Exportaciones (X), Importaciones (M) y Balanza Comercial (BC)**  
**de la IAM (1970-1976) (Millones de pesos, a valor constante)**



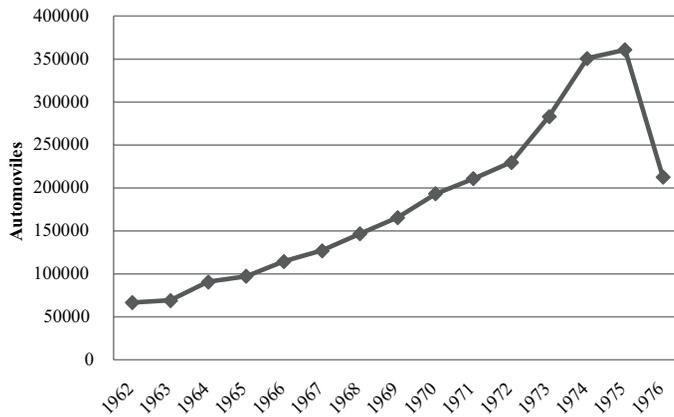
Fuente: Elaboración propia con base a La Industria Automotriz en México (1979), INEGI.

El valor de las exportaciones en la IAM a partir de este Decreto, tuvieron una ligera trayectoria al alza. Pasaron de 52.1 millones de pesos a valor constante en el año en que se celebró el acuerdo, a 100 millones de pesos en 1976 a valor constante. En tanto, en valor porcentual aumentó un 232% de 1970 a 1976. Como se observa en 1974, el valor de las exportaciones tuvo su máximo con un aumento porcentual de 27% respecto a 1970.

Por su parte, el valor de las importaciones en la IAM a raíz del Decreto de 1972 se estimuló, contrario a los objetivos de la política ISI. Como se logra observar en la Gráfica 1 a partir de 1973 el valor de las importaciones muestra una tendencia al alza. De 1970 a 1976, el valor de las importaciones aumentó un 187%, pasando de 310.5 a 890 millones de pesos a valor constante. En consonancia con estos resultados, la balanza comercial siempre registra valores negativos, es decir, fue deficitaria durante el periodo de análisis, teniendo en el año de 1973, un aumento sustancial en el déficit, que representó un incremento porcentual de 181.8% de la primera observación al año de 1976.

La siguiente gráfica, muestra el comportamiento de la producción en la IAM de 1962 a 1976, como se muestra durante los años de 1972 a 1974 se registraron cambios importantes en las tasas de crecimiento, sin embargo, esta dinámica comenzó a desestimularse a partir de 1975, en tanto, en el último año de análisis se registró una caída del 41%, esto puede ser como resultado de la dinámica creciente deficitaria a partir del año 1973.

**Gráfica 2**  
**Producción de la IAM (1962-1976)**



Fuente: Elaboración propia con base a La Industria Automotriz en México (1979), INEGI.

Para mediados de la década de los setenta, los indicadores económicos evidenciaban el agotamiento de la política ISI, coyuntura que no fue ajena a la IAM, es por ello que en el año de 1977, se celebra un nuevo Decreto, que marcaría el fin al modelo proteccionista ISI<sup>8</sup> por parte del Estado en la rama automotriz. Si se realiza un balance sobre las políticas económicas encaminadas a consolidar la política ISI, según Aguilar (1982). Por un lado, el grado de integración del sector terminal pasó de un 20% en 1960 a un 63% en la mayoría de las empresas a mediados de la década de los setenta, esto detonó al sector de autopartes. Por otro lado, como ya se había discutido, se consolidó el desarrollo monopolista en la rama, lo que a su vez reforzó a los capitales transnacionales en el sector automotriz.

## 2. La Industria Automotriz Argentina durante el Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI)

Gracias a una creciente demanda mundial y la consolidación del modelo de crecimiento impulsado por las exportaciones, la economía argentina había consolidado su mercado interno a inicios del siglo XIX (Bulmer-Thomas, 2010). Esto le permitió acceder a una serie de productos manufacturados de alto valor agregado como lo eran los automóviles. Sin embargo, entre 1931 y 1933 dicha corriente importadora se interrumpió abruptamente como resultado del control de cambio, el racionamiento de divisas y otras restricciones al comercio exterior (Kosacoff, Todesca y Vispo, 1991)<sup>9</sup> bajo el contexto histórico de entreguerras.

<sup>8</sup> Según Mariña (2014) el modelo ISI no fue un proteccionismo generalizado, puesto que las importaciones eran liberales en la Inversión Extranjera Directa (IED) y en el capital fijo.

<sup>9</sup> La construcción histórica de Sourrouille (1980) es distinta, ya que el registró que en la década de los años veinte la General Motors, Ford y Chrysler, instalaron sus primeras plantas en el país sudamericano, aunque no destaca la importancia económica de este sector en el aparato productivo argentino.

Durante el segundo mandato del presidente Juan Domingo Perón (1952-1955), en el año de 1951, dicha dinámica importadora del sector automotriz se vislumbraba a modificarse, con la incorporación al régimen proteccionista y promoción industrial de la Industria Automotriz Argentina (IAA), dicho cambio fue posible gracias al tamaño de mercado que representaba Argentina para las compañías automotrices.<sup>10</sup> Pero la política ISI<sup>11</sup> comenzó oficialmente con las leyes 14780 y 14781 celebradas en el año de 1958 por el presidente Arturo Frondosi (1958-1962). Un ejemplo de esta reorientación proteccionista fue que el exceso de contenido importado permitido se incrementó hasta un 60% del valor del GIN (Sourrouille, 1980).

La primera ley concedía un trato preferencial a las empresas extranjeras frente a sus similares nacionales, garantizándoles la igualdad jurídica y asegurando que la repartición de capital no estuviera sujeta a otros límites que los impuestos. En tanto la segunda, consideraba aportes al capital factores como la entrada de divisas, maquinarias, equipos e instalaciones y materias primas, repuestos, entre otros (Sourrouille, 1980). Un año después se firmaba el Decreto 3693, dicho establecía el Régimen de Promoción de la IAA (Harari, 177).

En materia de política económica durante la década de los setenta, en 1961 se firmaba otro decreto, el de 6567 bajo la misma lógica proteccionista. Tal dictó normas para asegurar la estabilidad de los planes de producción de automotores, con destino a una mayor integración de los vehículos con partes nacionales (Sourrouille, 1980). Otro instrumento implementado durante la gestión del presidente Frondosi fue el Decreto 13277/59 que establecía el régimen de excepción para las importaciones de bienes especiales que, aunado a otras políticas implementadas en esta administración, permitió el establecimiento de 23 empresas terminales, desarrollando así a la industria autopartista (ADEFA, 2010).

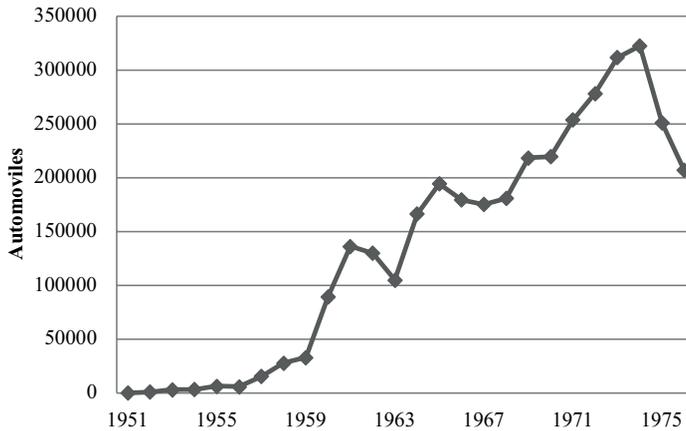
Para el año de 1965, con el Decreto 3642 se proponía avanzar sostenidamente en el contenido de integración local, aumentándolo cuatro puntos porcentuales para el periodo de 1964 a 1968. Ya en los años setenta, el balance económico para la IAA fue negativo, dando como resultado que durante los años 1962 y 1963 se registró una recesión en el ramo (véase Gráfica 3), en especial en las firmas internacionales. Dicho lo anterior, Ford registró pérdidas en un 9.8% aproximadamente, en tanto General Motors en un 6.5% (Sourrouille, 1980). La recesión también tuvo efectos en las empresas nacionales, ya que en 1964 solo lograba permanecer la IASF, sin embargo, cuatro años después era absorbida por la internacional FIAT.

En 1971, la política económica en la IAA impulsó un nuevo régimen automotriz para reforzar el contenido nacional de vehículos e impulsar la apertura exportadora, estableciendo un nivel de integración del 50% sobre las ventas externas (Harari, 182). Como resultado en 1973 se registró la mayor producción destinada al mercado local y una caída en el precio relativo de los automóviles. Sin embargo, para los años de 1973 y 1974 el modelo ISI en la IAA empezaba a mostrar signos de agotamiento. En ese sentido, la Gráfica 3 muestra la dinámica en la producción de la IAA de 1951 a 1976.

<sup>10</sup> Según el Instituto Geográfico Nacional, el censo población de Argentina en el año 1947 fue de 15, 893,827 habitantes.

<sup>11</sup> (Kosacoff *et al.*, 1991) considera que esta fue la segunda versión argentina del modelo desarrollista ISI.

**Gráfica 3**  
**Producción de la IAA (1951-1976)**



Fuente: Elaboración propia con base a la Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFSA).

Como se describe en la gráfica, a partir del Decreto 3693, la producción creció desmedidamente por un lapso de dos años para después registrar una ligera recesión en los años 1962 y 1963. En los años posteriores, la producción se fue incrementando año con año con excepción del periodo de 1966 a 1968, para después en el último lapso de la gráfica registrarse una caída abrupta en los volúmenes de producción de la IAA. En términos porcentuales, la producción marginal de automóviles registrada en 1951 llegó a su punto máximo en el año 1974, lo que representó un incremento excepcional de 298,427.7%, sin embargo, como muestra del agotamiento del modelo ISI, en un pequeño lapso de dos años el máximo en los volúmenes de producción cayó un 35.8%.

Los factores económicos tanto internos como externos, que pueden explicar esta caída son los siguientes. A nivel internacional la crisis del petróleo de 1973<sup>12</sup> aun generaba estragos en la economía mundial, en particular en la rama automotriz, cabe recalcar que el aumento internacional en el precio del petróleo en un 50% marcaba el fin del llamado “auto americano”,<sup>13</sup> además de la exitosa incorporación de otros mercados latinoamericanos en la industria automotriz mundial, como fueron el caso de México y Brasil.

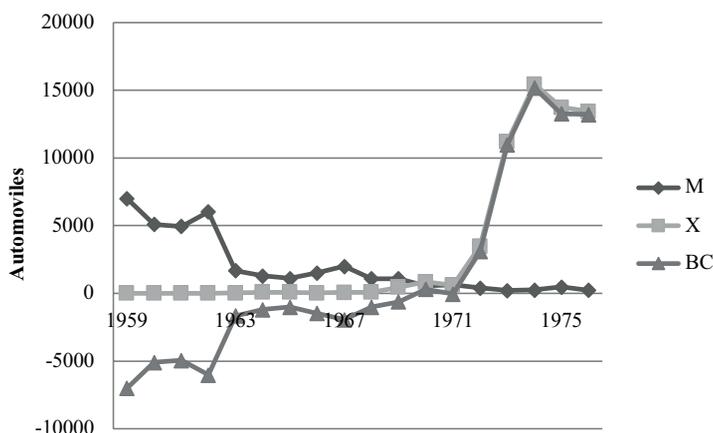
En tanto a los factores internos, se puede hablar del agotamiento de las políticas proteccionistas que derivaron en serios problemas en la balanza de pagos, acompañadas de una

<sup>12</sup> Existe una discusión respecto a la naturaleza de la crisis del petróleo. Para algunos autores como Pérez, Carlota (1986) se debe a la contraofensiva de los países de la OPEP, contra las economías industrializadas que apoyaron a Israel en su conflicto con Siria e Irak. Para otros se debe al acuerdo de las “siete hermanas”, para aumentar el precio del crudo, en la lógica de mejorar la condición económica de los países importadores del energético fósil. Sin embargo, puede ser una combinación de ambas hipótesis.

<sup>13</sup> El concepto de “auto americano” hace referencia a las características de los vehículos anteriores a la crisis del petróleo, los cuales consistían en grandes dimensiones y sobre todo en un gasto considerable de gasolina para su funcionamiento.

caída del ingreso per cápita de los ciudadanos argentinos (Bulmer-Thomas, 2010). Por su parte, según el trabajo de Harari (2014), la explicación en torno al fracaso de la IAA, radica en tres variables inmersas en su misma estructura; Una, los altos costos internos; dos, por una baja productividad en función de un elevado nivel tecnológico instrumentado en la producción en comparación al pequeño mercado que buscaba satisfacer;<sup>14</sup> y por último, un tardío capitalismo local. Sin embargo, pese a este difícil panorama interno y externo las políticas económicas encaminadas a dinamizar las exportaciones, así como la intención para desalentar los volúmenes de su contraparte fueron exitosas. La Gráfica 4, muestra la dinámica en las importaciones, exportaciones y en la balanza comercial de la IAA de 1959 a 1976.

**Gráfica 4**  
**Volumen de producción destinado a las Exportaciones (X), Importaciones (M)**  
**y Balanza Comercial (BC) de 1959 a 1976, en la IAA**



Fuente: Elaboración propia con base a la Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFA).

Como muestra la gráfica el nuevo régimen automotriz de 1971, impulsó de manera exitosa a las exportaciones, ya que como se expone, fue a raíz de esta fecha que cambió su crecimiento marginal por uno exponencial. Por otro lado, en materia de importaciones, la tendencia a partir de 1962 fue a la baja, en especial en este año. En términos porcentuales la caída en las importaciones de 1959 a 1976 fue de un 96.7%. En consonancia con estos resultados, la balanza comercial se muestra deficitaria hasta el año de 1969, como resultado de la política económica implementada en 1971, lo cual buscaba aumentar el GIN y estimular

<sup>14</sup> En el mismo trabajo se incluyen datos del complejo automotriz brasileño, para demostrar que esta industria tenía una mayor productividad, derivado de su mercado interno, así como un mayor volumen de producción.

<sup>15</sup> Aunque debemos decir que desde inicios de la década de los setenta los datos eran superavitarios, sin embargo, a raíz del decreto los incrementos en las exportaciones fueron considerables.

las exportaciones, de tal suerte que la balanza comercial registró datos superavitarios<sup>15</sup> con una caída a raíz del año 1974.

Como respuesta ante esta caída en los volúmenes de producción de la IAA, el gobierno argentino de Alejandro Agustín Lanusse (1971-1973), celebrado el “Acta compromiso con ocho empresas terminales de la Industria Automotriz”, el cual tenía por objetivo apoyar a las empresas de mayor peso económico en la IAA, ante los efectos de la recesión dentro del ramo automotriz. Sin embargo, el desgaste del modelo ISI era irreversible, es así que en año 1976 el presidente Jorge Rafael Videla (1976-1981) estableció una serie de medidas para desmontar el modelo desarrollista ISI en la IAA, bajo los lineamientos de las leyes 21382 y 21608. Con ello se buscó dar giro hacia una política económica orientada a la apertura comercial.<sup>16</sup>

## Conclusiones

Como se ha venido discutiendo a lo largo de este artículo, hemos reflexionado que la política desarrollista ISI cumplió con los objetivos planteados en la industria automotriz para el caso mexicano y argentino. Sin embargo, pese a que en ambas naciones, los volúmenes de producción se incrementaron y los de importaciones se contrajeron, el desarrollo para el caso de la IAA fue prematuro respecto al mexicano.

Las razones radican en que el mercado interno argentino tenía un grado de consolidación mayor al mexicano, además de que fue en 1958 cuando el gobierno de la Argentina tomó las medidas necesarias para integrarse de lleno a la política ISI, tres años antes que el caso mexicano. Dicha integración fue más agresiva en Argentina que en México, sin embargo, el desgaste del modelo ISI fue primero en el país del cono sur. Por su parte, las medidas de política económica para afrontar la crisis mundial del sector automotriz fueron más efectivas en México, ya que inclusive la IAM junto con la industria brasileña desplazó durante estos años a la IAA, derivado de las características estructurales del complejo automotriz argentino. También para el caso de la IAM, ninguna firma internacional salió del mercado, como sí ocurrió con General Motors Argentina.

En síntesis, si bien en la década de los sesenta la IAA tenía resultados superiores a la IAM, frente a la crisis económica el gobierno mexicano optó por mejores políticas económicas para enfrentar los estragos económicos. Algo sí es un hecho, y es que la profundización del modelo ISI fue mayor en Argentina que en el caso mexicano. Esto nos hace repensar que, en el caso de ejercerse medidas proteccionistas en el sector automotriz, las políticas ejercidas en el caso nacional tuvieron mejores resultados que las del modelo proteccionista argentino.

## Bibliografía

- ADEFA (2010). Historia de la Industria Automotriz en la Argentina. Consultado el 31 de enero del 2017 en: <http://www.adefa.org.ar/upload/libro/>
- Aguilar, G. J (1982). *La política sindical en México: industria del automóvil*. Ediciones Era DF.
- Bulmer-Thomas, V. (2010). *La historia económica de América Latina desde la independencia*. México; Fondo de cultura económica.

<sup>16</sup> Dos años después de celebradas estas leyes, salía del mercado de la IAA la mayor filial que era la General Motors. Es así como 1978 fue un punto de quiebre para dar paso a la restructuración de la industria.

- Fernández, P. y Bejar, L. (1986). *Evolución del estado mexicano*. México: El Caballito, 3 v.
- González L, S. (1992). Proceso de configuración territorial de la industria automotriz terminal en México 1964-1989. *Colección*.
- Kosacoff, B., Todesca, J., y Vispo, A. (1991). La transformación de la industria automotriz argentina: su integración con Brasil: versión preliminar.
- Lifschitz, E. (1985). *El complejo automotor en México y América Latina*. Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Centro de Economía Transnacional.
- Mariña F.M. (2014), “BeyondNeoliberalism and Neodevelopmentalism in LatinAmerica: TowardsanAlternative Anti-capitalist Agenda”, en Thomas Maroise y Lucia Pradella (coord.), *PolarizingDevelopment: Alternatives to Neoliberalism and the Crisis*, Pluto, London.
- Miranda, A. V. (2007). La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectivas. *Contaduría y administración*, (221), 209-246.
- Harari, I. (2014). El fracaso de las tentativas exportadoras en la industria automotriz argentina entre 1960 y 1976. *Francia*, 10(820), 4-6.
- Peña, L. M. (2010). *Hacia el nuevo estado: México, 1920-1994*. Fondo de cultura económica.
- Pérez, C. (1986), Las nuevas tecnologías: una visión de conjunto. *Estudios Internacionales*, 420-459.
- Sourrouille, J. V. (1980). *El complejo automotor en Argentina: transnacionales en América Latina* (Vol. 3). Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales.
- Tello, C. (2010). Notas sobre el Desarrollo Estabilizador. *Economía Informa*. núm. 364. julio-septiembre.