



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN

**ANÁLISIS DE LAS RELACIONES COMERCIALES
ENTRE MÉXICO Y BRASIL 2006-2012. CASO DE
ESTUDIO: LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

TESINA

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LIC. EN RELACIONES INTERNACIONALES**

PRESENTA:

ALMA DELIA GUADARRAMA SANTILLÁN

ASESOR:

MTRO. ALEJANDRO MARTÍNEZ SERRANO

México, 2015.





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Índice

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.	
1.1 La industria automotriz en México durante el periodo 2006-2012.....	14
1.2 Principales empresas automotrices y su desarrollo en el territorio mexicano.....	17
1.3 Principales socios y competidores de México en el sector automotriz.....	22
CAPÍTULO II. LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE MÉXICO Y BRASIL.	
2.1 Análisis de la balanza comercial.....	27
2.1.1 Brasil.....	27
2.1.2 México.....	32
2.2 Principales sectores comerciales en la relación.....	37
2.3 La cooperación económica México-Brasil en la industria automotriz.....	40
2.3.1 El Acuerdo de Complementación Económica 55 (ACE 55).....	41
2.3.2 Problemáticas en la relación bilateral dentro del sector automotriz.....	43
CONCLUSIONES	47
BIBLIOGRAFIA	49
ANEXOS	55

Introducción

Considerando que Brasil ha despuntado como una economía importante en la región Latinoamericana, los reflectores del mundo se han puesto en él con miras a lograr relaciones que permitan un beneficio político o económico. A partir del año 2001, se considera a Brasil como parte de un pequeño grupo de economías emergentes que el economista Jim O'Neill nombró BRIC (Brasil, Rusia, India y China), los cuales se cree que tendrán un crecimiento económico significativo que los llevaría a ser los dominantes en el año 2050¹.

En cuanto a México, durante el gobierno de Vicente Fox, se tuvo una política exterior basada exclusivamente en la relación con Estados Unidos. Posteriormente, el presidente Felipe Calderón amplió la visión exterior en dirección a Latinoamérica y Asia y fue así que se pensó en un posible acuerdo entre el nuevo líder Sudamericano (Brasil) que fue planteado en reuniones entre el gobierno mexicano y el entonces presidente Luis Inacio "Lula" da Silva. Posteriormente, el presidente electo Enrique Peña Nieto propuso diversificar a mayor escala las relaciones comerciales con América Latina, Europa y Asia.

Durante el sexenio de Felipe Calderón creció la relación con Brasil, pero fue más la visión de Lula de una América Latina integrada lo que permitió estrechar lazos comerciales con México, además del crecimiento económico que presentaba Brasil, Lula sabía que necesitaba expandir su mercado y que mejor oportunidad que tomar a México como pase directo al mercado principal en el continente Americano: Estados Unidos.

Actualmente se analiza la rentabilidad en la cooperación de México con Brasil debido a las diferentes visiones de comercio que tienen cada uno, así como las metas.

¹ Argumosa Pila, Jesús, Brasil, Rusia, India y China (BRIC): una realidad geopolítica singular, imprenta del Ministerio de Defensa, 2011, p.7. Link: http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/docSegyDef/ficheros/040_BRASILx_RUSIAx_INDIA_Y_CHINA_xBRICx_UNA_REALIDAD_GEOPOLITICA_SINGULAR.pdf (consultada 29/02/2014)

Se sabe que si Brasil y México entablaran relaciones comerciales por medio de un Tratado lograrían forjar varios sectores internos, incluso su economía podría despuntar considerablemente; el reto está en disipar las diferencias y convencer a los empresarios mexicanos, que son los principales opositores a dicha iniciativa debido a la competitividad de las empresas brasileñas. Se ha hablado acerca de un posible Tratado de Libre Comercio entre ambas naciones, y todo enfocado a los fuertes lazos en materia automotriz y agropecuaria. Estimando que la industria automotriz es un punto clave en la economía de ambos, el presente trabajo se especifica en dicha rama.

Para México se presentan beneficios y desventajas en la cooperación con Brasil en materia automotriz ya que ambos parecen ser socios y competidores al mismo tiempo.

Valorando el desenvolvimiento de la política internacional aplicada por el gobierno mexicano, el sexenio del presidente Calderón es significativo dentro de la relación México Brasil por lo que se enfatizara en el periodo 2006-2012 y los logros y desafíos que se presentaron durante su gobierno, así como las consecuencias que se generaron.

Se toma como principal reto las relaciones comerciales entre México y Brasil ya que ambos son importantes en el continente Americano, especialmente en la zona latina, así como su mutua competencia en mano de obra.

Es interesante el desarrollo que pueda alcanzar Brasil al ser considerado como una posible potencia económica para el año 2050 y las repercusiones que se presenten en México. Durante años, Brasil ha logrado crecer económicamente de manera significativa lo que deja en claro que está decidido a hacerse notar como un país generador de capital a pesar de los problemas sociales que lo mantienen como tercermundista, en el aspecto económico sobrelleva los retos internacionales pero es claro que faltan diversos aspectos por mejorar.

Considerando que la industria automotriz es un eje del comercio de México y Brasil y es de las principales razones por las cuales están interesados en unir

fuerzas para mejorar las oportunidades de cada uno de ellos, los convierte a la vez en competidores al disputarse el mismo mercado, aun cuando México se relaciona más con Estados Unidos y Brasil con Europa y Asia. Tan importante es la relación bilateral en el sector automotor que se creó el Acuerdo de Complementación Económica No.55 (ACE 55) para regular el comercio de vehículos y autopartes que genera aproximadamente el 50% del comercio entre México y Brasil.

Las relaciones comerciales son las que mueven al mundo, el que tiene suficiente dinero compra poder, y el que tiene poder hace cualquier cosa para que sus intereses no se vean afectados; y en la industria automotriz se generan millones de ganancias para las grandes empresas y a su vez reeditúa en empleo para los países con mano de obra barata y calificada, es por ello que considero dicho tema relevante para un estudio de tesina.

La investigación detallada del tema propuesto, manejado desde diferentes perspectivas expresadas por internacionalistas puede crear una respuesta al problema del acercamiento de México con América Latina como un escape del vecino del norte y un esparcimiento comercial más estratégico y benéfico para el gobierno mexicano.

El periodo presidencial de Felipe Calderón marcó una diferencia en el manejo de las relaciones diplomáticas y comerciales de México con otros países, el caso de estudio se enfoca en el tiempo 2006 – 2012 para explicar la expansión que tuvo México en su relación con Brasil.

En 2009 ante empresarios de ambos países, el entonces Secretario de Economía, Gerardo Ruiz Mateos, reiteró el compromiso de los Presidentes Felipe Calderón y Luiz Inacio “Lula” da Silva, de México y Brasil, respectivamente, de fortalecer los vínculos comerciales entre ambos países e iniciar el camino hacia una integración económica.

Al inaugurar el Foro Estratégico Empresarial México – Brasil, Ruiz Mateos dijo que México tiene el firme compromiso con la integración económica de América Latina y Brasil es un aliado estratégico para alcanzar este objetivo.

“Una región más integrada significa economías más competitivas y capaces de generar un mayor bienestar para nuestros pueblos”.

“México y Brasil tenemos la capacidad de impulsar la integración regional para ubicarnos entre las potencias globales; así, promoveremos empresas más productivas y construiremos economías más competitivas frente al resto del mundo”²

El Gobierno de México reitera que es necesario que ambos países continúen trabajando para avanzar hacia una relación económica y comercial más profunda, basada en reglas claras y confianza mutua a partir de lo logrado hasta ahora en el proceso de integración bilateral.

Mientras tanto en la embajada brasileña en México se menciona que los datos del comercio bilateral indican, por lo tanto, que las relaciones comerciales entre las dos más grandes economías de América Latina se han caracterizado por un dinamismo superior al promedio global del comercio exterior brasileño. La importancia para Brasil del mercado mexicano, quinto principal destino de las exportaciones brasileñas no puede ser subestimada. Al lado del mercado argentino, se trata del gran mercado en que logramos obtener superávits en niveles solamente superados por los que generamos con las grandes economías mundiales y considerablemente superiores a los que generamos con socios importantes como China o Chile. La composición del comercio con México también es un elemento importante para evaluar la calidad de la relación que se manifiesta con este socio, toda vez que las exportaciones e importaciones se concentran fuertemente en productos manufacturados de mayor valor agregado. Además del dinamismo, otro aspecto distintivo de la relación económico-comercial bilateral es la estabilidad de la relación. De hecho, tenemos en México un socio que, como Brasil, ha demostrado, a lo largo ya de más de una década, consistencia y responsabilidad en la conducción de la política económica, lo que ha garantizado un ambiente de estabilidad macroeconómica favorable a una

² Secretaría de Economía, Analizan empresarios de México y Brasil integración comercial {en línea} disponible en : <http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/sala-de-prensa/comunicados/6069-analizan-empresarios-de-mexico-y-brasil-integracion-comercial> (consultada 10/02/2014)

mayor apertura e integración a la economía internacional. En ese sentido, México representa para Brasil un importante mercado y, más allá de las oportunidades comerciales de corto plazo, debe ser visto y entendido como un socio estratégico.³

En Septiembre del 2012, Enrique Peña Nieto (EPN) como presidente electo visitó Brasil en donde anticipó su deseo de “(...) alcanzar una mayor integración Brasil-México, comenzando por las relaciones comerciales.... tenemos que alejarnos del señalamiento de algunos de querernos poner en competencia y rivalidad cuando, realmente, nuestras economías tienen una gran oportunidad de complementariedad”.⁴

Posterior a la visita de EPN a Brasil y lo ocurrido con el ACE-55, Bruno Ferrari, entonces Secretario de Economía se expresó sobre un TLC, “No, no, no. Momento. Después de esto me parecería irresponsable hablar de un TLC hasta que no se haya devuelto la confianza al mercado y también a los industriales”⁵

Por último la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) menciona que “Este es el mejor momento para que México y Brasil concreten un acuerdo de libre comercio que permita consolidar un mejor esquema de comercio intrarregional”.⁶

Dentro del XV Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática, la Doctora Lourdes Álvarez Medina menciona que “Una de las principales diferencias entre México y Brasil es que el segundo consume una parte elevada de su producción (77.1% en 2009), mientras que México es una plataforma que exporta 81% de su producción e importa 42% de los vehículos que

³ Embajada de Brasil en México, Agenda Económica, {en línea} disponible en:

<http://www.brasil.org.mx/pages/agenda-economica.php>, (consultada 29/Octubre/2013)

⁴ Excélsior, Dilma Rouseff recibe al presidente electo de México Enrique Peña Nieto {en línea} disponible en:

<http://www.telesurtv.net/articulos/2012/09/20/dilma-rousseff-recibira-al-presidente-electo-de-mexico-enrique-pena-nieto-3608.html>, (consultada 5/12/2013)

⁵ El Economista, Preparan “Plan B” ante fracaso de TLC con Brasil { en línea} disponible en:

<http://eleconomista.com.mx/sociedad/2012/09/19/preparan-plan-b-ante-fracaso-tlc-brasil> (consultada 5/11/2013)

⁶ Reforma, Requieren México y Brasil TLC.- CEPAL {en línea} disponible en:

http://economia.terra.com.mx/noticias/noticia.aspx?idNoticia=201209132324_REF_1003362786&idtel=, (consultada 5/11/2013)

vende en el mercado interno(...) México no ha desarrollado marcas propias, importa una gran cantidad de autopartes y componentes y no ha diversificado sus exportaciones ni tiene procesos de innovación importantes. Depende completamente del mercado de los Estados Unidos y ha descuidado su mercado interno.

Brasil por su parte tiene algunos productores locales de autobuses y chasis, tiene una cadena productiva mejor conformada y en algunos modelos tiene contenido local hasta de 90% y sus exportaciones automotrices están muy diversificadas y su mercado interno creció en tiempo de crisis. Además, los autos manufacturados en Brasil consumen gasolina y etanol en diferentes proporciones lo que le da a la flota vehicular brasileña cierta independencia del petróleo”.⁷

Existen diversas tesis que hablan sobre dicha cuestión, una de ellas es la expuesta por Iris Gómez López, donde menciona que “(...) el éxito que ha caracterizado a la industria automotriz mexicana es limitado. Primero, dicho éxito ocurre casi exclusivamente en el mercado estadounidense. Segundo, ciertamente México aún no cuenta con una base de proveedores lo suficientemente competitiva para aprovechar los otros tratados comerciales, incluyendo el recientemente firmado con Japón y, por lo tanto, México depende en alto grado de autopartes e insumos importados, en especial desde Estados Unidos”⁸.

El 8 de noviembre del 2012 los gobiernos mexicano y brasileño tomaron la decisión de iniciar negociaciones para concretar un Acuerdo Estratégico de Integración Económica con el objetivo de buscar el aumento del comercio y las inversiones bilaterales.

⁷ Memorias del XV Congreso Interacional de Contaduría, Administración e Informática {en línea} <http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xv/ponencias/174.pdf> (consultada 08/02/2014)

⁸ Gómez López Iris, La transformación de la industria automotriz mexicana ante el impacto negativo del proceso de globalización y posibles propuestas, {en línea} disponible en: <http://132.248.9.195/pd2007/0613513/Index.html> (consultada 12/02/2014)

Según el Comunicado oficial emitido por la Embajada de Brasil en México el acuerdo se basará en los siguientes aspectos fundamentales: 1. El Acuerdo será amplio, es decir que además de aranceles se incluirán los temas de servicios, inversión, compras de gobierno, propiedad intelectual, entre otros; 2. La cobertura de este Acuerdo será integral y se examinarán todos los productos, servicios y demás temas comerciales; 3. Se reconocerán las sensibilidades de ambos países y se otorgará trato especial a los sectores vulnerables; 4. Se garantizará el acceso real a los mercados atendiendo de manera ágil y efectiva los problemas puntuales y las barreras no arancelarias; 5. Se seguirán los principios de negociación donde la sustancia determinará el tiempo del proceso y la noción de que nada está acordado hasta que todo esté acordado.⁹

Ambos países buscan un liderazgo regional, pero la diferencia está en que Brasil ha logrado imponerse frente al MERCOSUR mientras que México se convirtió en segunda prioridad de su principal socio comercial, Estados Unidos ya que éste se enfocó en su seguridad después de los atentados terroristas del 11 de Septiembre del 2001.

En 2003 ambos Estados firmaron el Acuerdo de Complementación Económica (ACE) 55 en relación a lo ya mencionado. En Febrero del 2012 se originó una problemática que detuvo por un momento el interés del gobierno brasileño por firmar un Tratado Comercial debido a una baja en el comercio de autos, a consecuencia de ello, la presidenta Dilma Rousseff pidió un trato igual al que se le ofrece al mercado estadounidense¹⁰. Aunque con el ACE 55 Brasil es mayormente beneficiado, México debe tener en cuenta que de los sectores estratégicos para relacionarse con ellos el automotriz es participe, por medio del cual se puede crear una cooperación que mejore el desarrollo económico de ambos países y así evitar

⁹ Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, México y Brasil anuncian negociación de Acuerdo Estratégico de Integración Económica, {en línea} disponible en: <http://www.flacso.org/programas-y-proyectos/observatorio-integracion-regional-latinoamericana-oirla/noticias-de-integracion-regional/noticia-integracion/mexico-y-brasil-anuncian-negociacion-de-acuerdo-estrategico-de-integracion-economica/pag8/>. (consultada 9/03/2014)

¹⁰ Miriam Paredes, Excélsior, Brasil quiere un TLC completo con México, {en línea}, disponible en: http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&seccion=dinero&cat=13&id_notas=812148 (consultada 10/03/2014)

que Brasil desplace a México, o debe tomar la decisión de separarse totalmente y crear programas que mejoren la competitividad del país a nivel mundial y con ello ser el primer país en producción de autos así como tener la mejor calidad de mano de obra.

Posterior al problema ocasionado con el ACE 55, al desfavorecer actualmente a Brasil los estudiosos han opinado, según la nota de CNN Expansión "(...) la disputa automotriz entre México y Brasil medirá las fuerzas de las dos economías más grandes de América Latina y evidenciará cuál de las dos es capaz de mantenerse como líder en la región.

Más allá de una solución de corto plazo, la pregunta es si Brasil podrá seguir sosteniéndose como el motor, o si México será capaz de retomar el papel que una vez tuvo como líder en la zona. El Gobierno de Brasil está preocupado sobre todo porque había logrado crecer y llegar a ser la sexta economía mundial. "Ahora que ven que no van a crecer en la misma dimensión que anteriormente, empiezan a tomar medidas precautorias que evidentemente nos afectarán en México", señala Arnulfo Gómez, catedrático de la Universidad Anáhuac y asesor de organismos empresariales."¹¹

A lo largo de esta tesina se tienen las siguientes preguntas de investigación:

¿Qué beneficios tiene México al establecer acuerdos con Brasil en materia automotriz?

¿Qué consecuencias derivan de la cooperación con Brasil para México?

¿Cuál es el grado de importancia del ACE-55 para ambos países?

El objetivo general de esta tesina es analizar las ventajas y desventajas para México de la relación comercial con Brasil en la industria automotriz.

¹¹ México y Brasil disputan liderazgo en AL {en línea} disponible en: <http://www.cnnexpansion.com/economia/2012/03/13/industria-mexicana-indefensa-al-exterior> (consultada 08/03/2014)

Los objetivos particulares de esta tesina son:

- Analizar la situación de ambos países dentro del sector automotriz a nivel mundial.
- Conocer la importancia de la relación comercial entre México y Brasil, específicamente en la industria automotriz.
- Evaluar los obstáculos que existen en los dos países para estrechar los lazos comerciales respecto al tema.

La hipótesis de esta tesina es: la industria automotriz mexicana está dirigida principalmente al mercado de Norteamérica por cuestiones geográficas y políticas pero esto no demerita el aporte que genera el comercio con otras regiones del mundo.

Con Brasil existen una relación de competencia por el liderazgo económico y diplomático de América Latina, sin embargo, el comercio de vehículos y autopartes los puede acercar para fomentar el desarrollo de dicha industria dentro de ambos países y generaría una mayor competitividad de su producción.

El marco teórico de esta tesis se basa en la Teoría de Juegos la cual se dedica al estudio de las situaciones conflictivas que aparecen cuando un colectivo de agentes, con intereses normalmente contrapuestos o al menos no coincidentes, deben tomar decisiones individuales que les afectan mutuamente. La idea general de la teoría para formular procesos de decisión fue introducida por el matemático John Von Neumann y el economista Oskar Morgenstern en 1944.

Posteriormente, en 1994, los especialistas John F. Nash y Reinhard Selten hicieron aportaciones a la teoría con el trabajo sobre el equilibrio económico.

La teoría de juegos destaca objetivos y métodos para establecer fundamentos adecuados para describir, analizar y comprender ciertos fenómenos sociales, basta pensar en las características de los agentes sociales, económicos y

políticos. Von Neuman y Morgenstern imaginaban la teoría de juegos como un almacén de modelos de comportamiento para la economía. Ellos mismos decían:

“El objetivo de la obra es probar que los problemas típicos del comportamiento económico son, después de una esquematización adecuada, estrictamente idénticos a las nociones de los juegos de estrategia”¹²

El principal objetivo de la teoría de los juegos es determinar los papeles de conducta racional en situaciones de "juego" en las que los resultados son condicionales a las acciones de jugadores interdependientes. Su principal aplicación la encontramos en las ciencias económicas porque intenta encontrar estrategias racionales en situaciones donde el resultado depende no solamente de la estrategia de un participante y de las condiciones del mercado, sino también de las estrategias elegidas por otros jugadores, con objetivos distintos o coincidentes.

Un *juego* es cualquier situación en la cual compiten dos o más actores que toman decisiones con el fin de maximizar su utilidad.

Existe el término de *pagos* que cada jugador recibe al acabar el juego, que significa la utilidad o valoración que para el jugador tienen las consecuencias de alcanzar un determinado resultado.¹³

Dentro del texto de Neuman se habla de *juegos no cooperativos* y *juegos cooperativos*. En el juego cooperativo se parte de que es posible que algunos participantes puedan llegar a acuerdos vinculantes, por lo que se trata de estudiar los resultados que puede obtener cada una de las partes.¹⁴

En efecto, en el terreno de la economía la Teoría de los Juegos concibe el mercado como un gran campo de juego en el cual se enfrentan diferentes jugadores (oferentes y demandantes), que compiten entre sí por la adquisición

¹² Carreras Escobar Francesc, *Teoría de Juegos*, Ediciones UPC, España, 2001, página 12.

¹³ Pérez Joaquín, *Teoría de Juegos*, Pearson, España, 2004, página 4.

¹⁴ *Ibídem*, pág. 48

de unos bienes o valores específicos, sujetos que deben tomar decisiones calculadas según las estrategias que adoptan sus contrincantes, y también deben adoptar decisiones debidamente valoradas ante las imprevisibles fluctuaciones de diferentes indicadores económicos: precios, salarios, acumulación de inventarios, inflación, valor de las acciones, desempleo, riesgos, impuestos, etc.

En el campo de la política y de la diplomacia internacional es más que válida la aplicación de los postulados de la Teoría de los Juegos, ya que en estos campos de la vida social es más que evidente que los sujetos participan compitiendo por la adquisición de más poder, y muchas veces deben tratar de asumir las mejores decisiones en estado de incertidumbre, valorando adecuadamente cuáles son las estrategias o las verdaderas intenciones de sus aliados y oponentes.¹⁵

Por otro lado, la teoría de los juegos en el marco de las negociaciones internacionales analiza de manera simultánea el comportamiento altamente racional por parte de los bandos negociadores. En las negociaciones hay que contemplar que se puede dar más de un tema de negociación, que hay diversidad de factores y que por lo tanto, la flexibilidad juega un papel importante. El objetivo es el acuerdo y en ocasiones, para lograrlo, se puede pensar hasta en suspender las negociaciones, evidentemente como una estrategia.¹⁶

Analizando la terminología de la teoría de juegos, se relaciona con el tema principal de este proyecto por medio del tema de toma de decisiones en la negociación de un acuerdo. Si bien, habla de una situación de competencia más que de cooperación, se debe tener en cuenta que en una negociación de tipo comercial siempre existirán intereses particulares y estrategias, además de que considero importante el hecho de que ambas naciones se ven como rivales en diversos campos, y el automotriz es uno de ellos. Al destacarse los dos países

¹⁵ John Von Neumann y la Teoría de los Juegos en las Ciencias Sociales, {en línea} disponible en: <http://www.eyeintheskygroup.com/Azar-Ciencia/Metodos/Neumann-Teoria-de-los-Juegos.htm>, (consultada 5/05/2014)

¹⁶ Guerrero Verdejo Sergio, *Introducción al estudio de la negociación internacional*, Porrúa, México, 2005, página 86.

como principales sedes de manufactura en dicho campo, pelean por atraer un mayor número de inversión extranjera así como incrementar empleos, producción y ventas.

Como ejemplo se nombra a los dos países como los jugadores que pretenden establecer sus reglas y estrategias para conseguir objetivos, algunos serán comunes y otros particulares. Es cuestión de que México obtenga una respuesta atractiva para el sector empresarial y se obtengan mayores ganancias derivadas de dicha industria, tanto para las grandes transnacionales como para el país. Se tiene que analizar si conviene mantener la cooperación con Brasil en este campo o buscar alternativas que mejoren las condiciones de México.

La presente tesina está integrada por dos capítulos que consisten en:

Capítulo I. El desarrollo de la industria automotriz en México: se analiza el desenvolvimiento que ha logrado a lo largo del tiempo la industria automotriz mexicana y su posición a nivel internacional.

Capítulo II. Las relaciones comerciales entre México y Brasil: se detallan las características del comercio entre ambos Estados concluyendo en las oportunidades que tiene México frente a uno de sus principales competidores y el posible escenario si se concretara una mejor cooperación para sobresalir juntos en el sector automotriz sobre otros países.

CAPITULO I. EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Desde la entrada de México al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) en 1986, comenzó la apertura comercial lo que deriva en una serie de políticas que tenían como finalidad la diversificación del mercado mexicano, se intentaba incrementar el desarrollo mediante la inversión de empresas extranjeras dentro del territorio. El mercado mexicano no estaba listo para ingresar al neoliberalismo ya que la industria nacional era poco incentivada y al permitir la entrada al capital extranjero se creó una brecha cada vez más amplia entre las empresas nacionales y las foráneas, fue así como algunas marcas mexicanas desaparecieron del mercado dando paso a grandes monopolios principalmente de origen estadounidenses.

Dicha apertura comercial afectó en su totalidad al sector automotriz ya que por medio de decretos promulgados a lo largo de los diversos mandatos presidenciales, se dio paso a la mayor participación de empresas extranjeras dentro del país, empresas que ya eran altamente reconocidas y contaban con recursos para expandirse rápidamente, y con ello desapareció la industria nacional.

La política comercial de México va enfocada en casi el 80% al mercado estadounidense desde la firma del Tratado de Libre Comercio (TLCAN) y deja de lado el amplio mercado que existe en Sudamérica, Asia y Europa; y aun cuando ha firmado numerosos Tratados y Acuerdos Comerciales, no logra concretar relaciones que desencadenen en frutos económicos para la población mexicana. Es por ello que en 2009 con la recesión económica que duramente castigo al gobierno de Estados Unidos y las políticas que implementó, México sufrió con la caída en sus industrias lo que disminuyó el número de autos producidos, concluyendo en despidos para algunos empleados o disminución de su paga.

1.1 La industria automotriz en México durante el periodo 2006- 2012.

Para México, la industria automotriz es una rama importante dentro de la economía, al proporcionar gran parte del ingreso al país por medio de Inversión Extranjera Directa (IED) y creación de empleos principalmente en las armadoras. La industria automotriz en México se compone de la producción de vehículos (armadoras o ensambladoras) y la producción de autopartes, según el Sistema de Información Empresarial Mexicano (SIEM), dentro de la cadena productiva de la industria automotriz existen 6,679 empresas registradas¹⁷.

Actualmente la industria se rige bajo el decreto publicado en el 31 de diciembre del 2003, “Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”¹⁸ el cual beneficia de diversas formas a las empresas armadora y productoras de vehículos entre las leyes más importantes es reducir el arancel para la importación de insumos, con la condición de obtener una producción de 50,000 unidades al año. Con el paso del tiempo se han realizado modificaciones en diversos párrafos del decreto pero la base por la que se crea y sus principales artículos siguen intactos.

A lo largo del periodo presidencial de Felipe Calderón se realizaron modificaciones en las leyes y se crearon programas para apoyar de alguna manera a la industria automotriz, en específico se benefició a las grandes empresas. La mayor parte de los proyectos se crearon durante la etapa de crisis económica lo que evito un desplome de la industria pero no redujo del todo los efectos en las familias mexicanas que laboran en dicha rama industrial.

En 2008 se crea la tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación la cual incluye el nivel de arancel a la importación de autos nuevos (Véase gráfica 1).

¹⁷Isabel Rueda Peiro y María de Lourdes Álvarez Medina: La industria automotriz en época de crisis: efectos económicos, financieros y sociales, UNAM, Facultad de Contaduría y Administración, 2011, pág. 220.

¹⁸ <http://www.economia.gob.mx/files/transparencia/D25.pdf> (consultada 4/10/2014)

Gráfica 1



FUENTE *Industria Automotriz Monografía, Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología, Secretaría de Economía, Marzo 2012.* [http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf] (Consultada 19/03/2014)

Durante el mismo año se emprende el “Programa para el Financiamiento de la Sustitución Obligatoria de los Vehículos 1998 y años anteriores” que tenía como objetivo mejorar las unidades del transporte público “TAXI” en la capital del país.

En 2009, el presidente Calderón emitió un decreto para ordenar el mercado de automóviles utilizados mencionando que resulta favorable para México permitir definitivamente la importación de automóviles usados con 10 años de antigüedad sin necesidad de cubrir con el 10% de arancel, la única condición es que hayan sido fabricados o ensamblados en la región del TLCAN.¹⁹ Dicho decreto reafirma el compromiso que tiene el gobierno mexicano para con los Estados Unidos ya que es su principal socio comercial, pero esta clase de leyes afecta al país en diversas maneras ya que se beneficia a las empresas extranjeras, aumenta el grado de contaminación en el país debido a la antigüedad de los autos, disminuye el consumo de autos producidos en territorio nacional y decrece el ingreso al capital mexicano.

¹⁹Isabel Rueda Peiro y María de Lourdes Álvarez Medina.Op. Cit., p. 179

A su vez, se implementó el “Programa de Renovación Vehicular” enfocado a los autos con más de 10 años de antigüedad, el cual apoya monetariamente (\$15,000.00)²⁰ a los propietarios para llevar sus autos viejos a depósitos e reciclaje y logren adquirir nuevas unidades, dicho programa se implementó en diversos países, principalmente europeos, a causa de la crisis económica.

Para 2011 se crea el Programa de Promoción Sectorial (PROSEC) que incluye a la Industria Automotriz y de Autopartes con el objetivo de impulsar nuevos proyectos de inversión e innovación. Entre los artículos de la Ley de PROSEC se menciona la aplicación de 0% de arancel en la importación de artículos para la producción de los vehículos con el fin de incrementar la competitividad del país.

Aun con las acciones implementadas en el país, se tuvieron pérdidas en la producción y a su vez en empleos e ingresos para la población que trabaja en este ámbito; en efecto, se mejoraron las condiciones para las empresas y se facilitan créditos bancarios para la adquisición de autos para el uso privado pero se mantuvieron impuestos desfavorables para la industria: el Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN) y el Impuesto Sobre la Tenencia y Uso de Vehículo (Tenencia). El primero aplica para autos con valor mayor a \$150,000 (el monto aumenta conforme el paso de los años, actualmente el valor debe ser mayor a 208,555.48²¹ y debe ser pagado al momento de comprar un automóvil nuevo ya que el precio total incluye este impuesto; mientras que la tenencia se debe cubrir anualmente por el propietario de cada automóvil.

En su mayoría, los programas y decretos implementados por el gobierno de Calderón estaban enfocados a contrarrestar las afectaciones de la crisis económica mundial, esperando que las empresas mantuvieran sus niveles de producción y evitar el despido de cientos de empleados en cada una de las ensambladoras, incluso se implementó apoyo del tipo fiscal esperando que los trabajadores mantuvieran sus empleos a costa de menor paga y/o menor jornada laboral.

²⁰ Ibíd. Pág. 247

²¹ <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/123.pdf>. Pág. 4 Consultada 19/03/2014

Posterior a la recesión económica mundial, la industria mexicana logró recuperarse y con cada año se incrementa la producción y venta de unidades lo que coloca al país en el rango de los primeros 10 productores en el sector automotor.

En la siguiente gráfica se observan las variables en la producción de vehículos ligeros a lo largo del periodo 2006-2012. Omitiendo el periodo de crisis económica, se distingue crecimiento lo que sustenta la importancia de dicho sector en la economía mexicana.

Gráfica 2

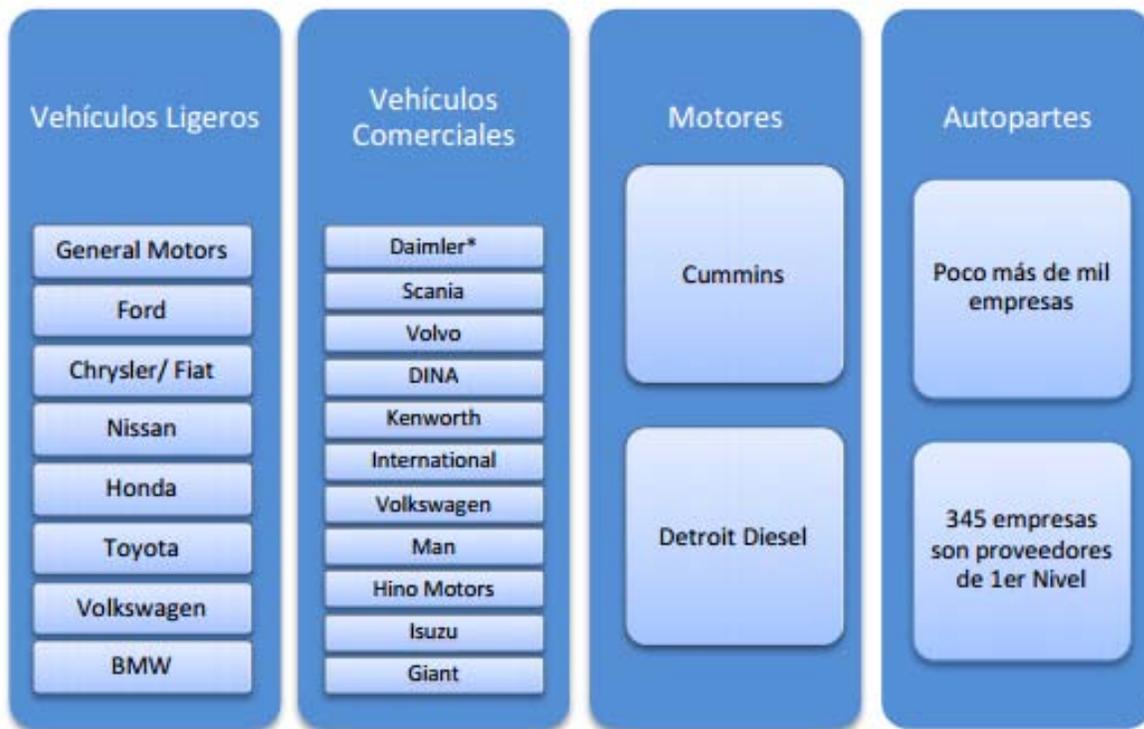


FUENTE: elaboración propia a partir de datos de la Secretaría de Economía.

1.2 Principales empresas automotrices y su desarrollo en el territorio mexicano.

Dentro del territorio mexicano se desarrollan gran cantidad de empresas ensambladoras y de autopartes, se encuentran 18 de las más importantes empresas fabricantes de vehículos. (Véase diagrama 1)

Diagrama 1



FUENTE http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf (Consultada 9/03/2014)

El diagrama muestra las principales empresas de automóviles, en cuanto al sector de autopartes, las más reconocidas son Delphi, Nemaq, Magna International, Continental, Lear Corporation, Metalsa, Autolive, TRW Automotive, Johnsons Controls, Valeo, Bosch, Faurecia y Denso.

Todo el entramado que forma la industria automotriz y de autopartes están sintetizadas dentro de Organismos no Gubernamentales con el propósito de ordenar y mejorar la competitividad. Las organizaciones con mayor influencia son:

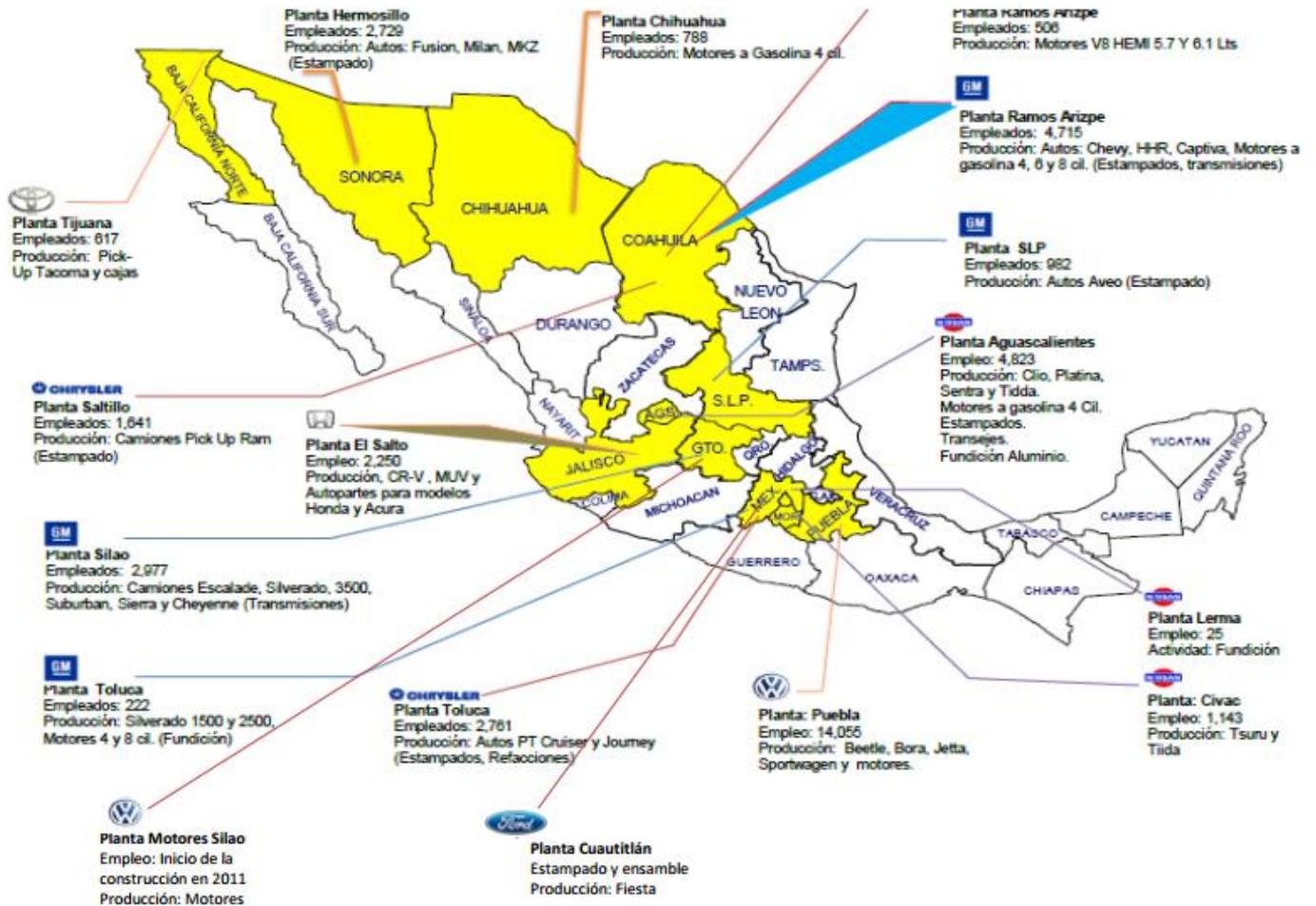
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. (AMIA)
Fue fundada por Chrysler de México, Ford Motor Co., General Motors de México, Nissan Mexicana, Volkswagen de México.²²
- Industria Nacional de Autopartes A.C.

²² <http://www.amia.com.mx/quees.html> Consultada 28/04/2014

En cuanto a la ubicación de las empresas en la división política mexicana en 2011 se puede apreciar en los mapas 1, 2 y 3.

MAPA 1

Localización de las Plantas de Vehículos Ligeros

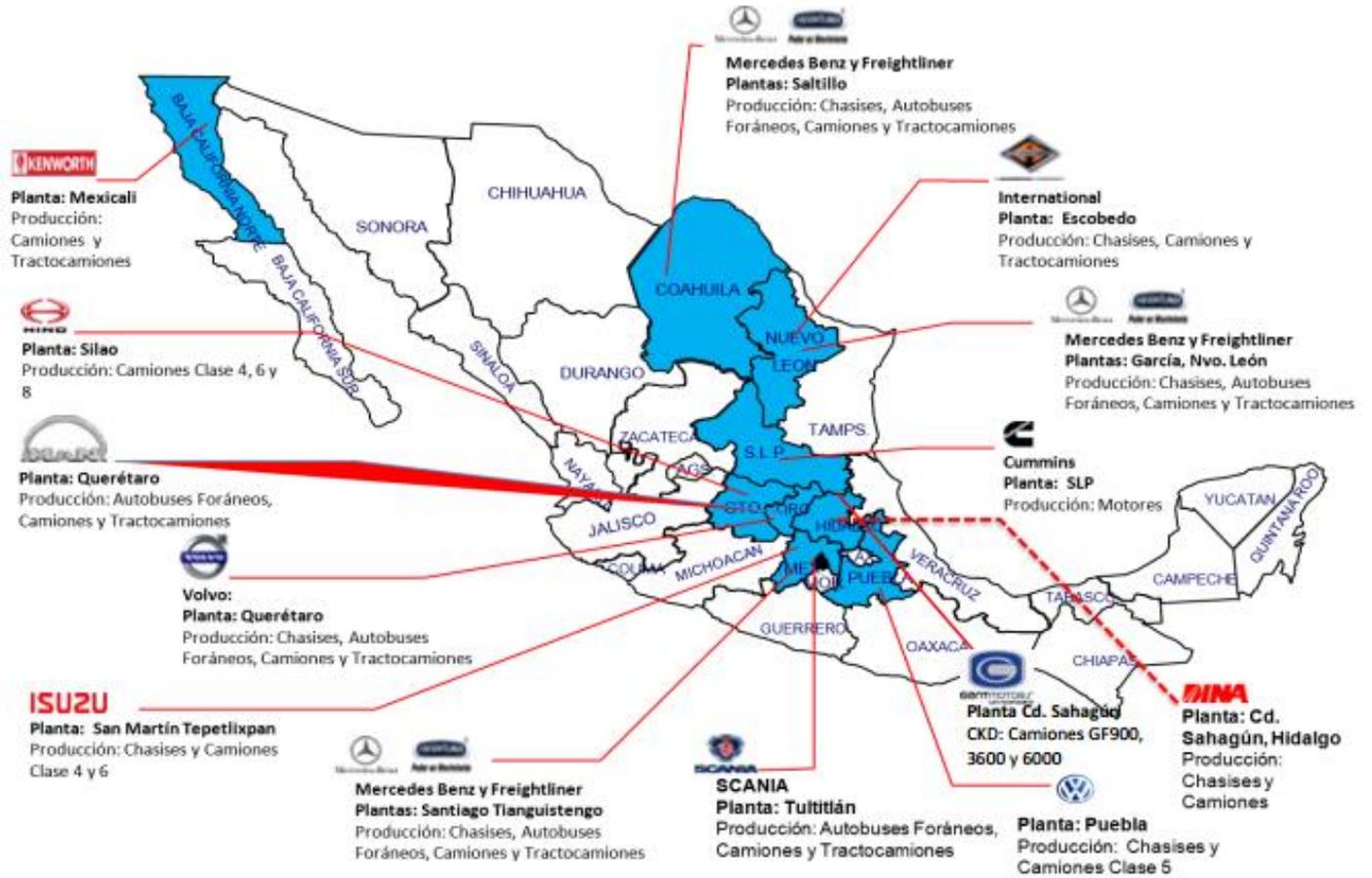


FUENTE:

http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf (Consultada 9/03/2014)

MAPA 2

INDUSTRIA DE VEHICULOS PESADOS



FUENTE:

http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf (Consultada 9/03/2014)

MAPA 3

INDUSTRIA DE AUTOPARTES



FUENTE:

<http://www.promexico.gob.mx/work/models/promexico/Resource/114/1/images/a1.ppt> (Consultada 28/04/2014)

Las regiones más emblemáticas en los ámbitos que abarca la industria automotriz es el Noroeste del país así como la zona Metropolitana.

Uno de los principales Estados productores de vehículos es Puebla, la empresa que caracteriza al territorio es la alemana Volkswagen que se instaló en 1967, en la cual laboraban alrededor de 15 mil personas para 2008.²³ Lo que lleva al éxito a Volkswagen Puebla es la cercanía de empresas de autopartes ya que permite agilizar los procesos de producción reduciendo tiempo y costos de traslado.

²³Isabel Rueda Peiro y María de Lourdes Álvarez Medina. Op. Cit., p. 232

Por otro lado se encuentra el Estado de México, cuna de empresas como General Motors, Ford y Chrysler debido al espacio territorial con el que se cuenta y al abasto de energía eléctrica. Dentro del Estado se encuentran Centros de Desarrollo como el Centro Regional de Ingeniería de General Motors: localizado en Toluca, Estado de México y el Centro de Ingeniería y diseño virtual dentro del complejo de la Planta de Ensamble de Cuautitlán²⁴, que permiten a estas empresas expandir y mejorar la calidad de sus productos.

En cuanto al sector de autopartes, el Estado representativo es Chihuahua dentro del cual se ubican empresas como Delphi Automotive Systems, Valeo y Lear Corporation, el 85% de las empresas se encuentran en Ciudad Juárez (maquila de autopartes) y Chihuahua (ensambladora de autopartes).²⁵ El desarrollo de la industria en esta región tiene potencial debido a su cercanía con el mercado norteamericano, pero a lo largo del tiempo se ha deteriorado por falta de apoyo a empresarios y por los índices de violencia.

En cuanto a la ventas anuales de 2011, (...) Nissan realizó el 23.7% de la comercialización, GM el 21.3%, Volkswagen 19.9%, Ford 18.1%, Chrysler 10.9%(...)²⁶ abarcando aproximadamente el 80% de ventas entre estas 5 empresas.

En efecto, a pesar de la crisis mundial para el año 2011 se logró reponer la industria automotriz y generó ingresos considerables, lamentablemente al ser empresas extranjeras, sus matrices en el país de origen son quienes obtienen el mayor beneficio mientras que en México sólo se crean algunos empleos.

²⁴[http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf] Consultada 19/03/2014

²⁵Isabel Rueda Peiro y María de Lourdes Álvarez Medina.Op. Cit., p. 258

²⁶http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/2/Diagnostico_Automotriz2011.pdf Consultada 27/04/2014

1.3 Principales socios y competidores de México en el sector automotriz.

A nivel mundial México es un competidor importante al ser considerado como el octavo país productor de vehículos en 2011 por la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) y para 2012 se mantuvo en el puesto por encima de países como Francia y España con una producción de 3,001,974 unidades.²⁷

El año más significativo fue 2011 para las armadoras y la producción de autopartes, se colocó en el 5to exportador a nivel mundial de vehículos ligeros con 2.14 millones de unidades, mientras que es el 6to exportador de vehículos pesados con 95,175 unidades.²⁸

El principal mercado para la industria automotriz mexicana es América del Norte, específicamente los Estados Unidos ya que la mayor parte de los vehículos exportados se dirigen a dicho territorio, además de ser el país con mayor IED en México a través de sus empresas como Ford, Chrysler y General Motors.

Para 2010, con la política exterior de Calderón al pretender separarse de EUA y ver hacia otros rumbos, Latinoamérica supera a Canadá y se convierte en el segundo destino de las exportaciones mexicanas. (Véase tabla 1).

Tabla 1

EXPORTACIONES DE MEXICO 2011		IMPORTACIONES DE MEXICO 2011	
Estados Unidos	63.50%	MERCOSUR	35%
Latinoamérica	15%	Norteamérica	34.70%
Europa	10.30%	Europa	16.40%
Canadá	7.40%	Asia	13.80%
Otros	3.70%		

FUENTE: Datos extraídos de: http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/2/Diagnostico_Automotriz2011.pdf (consultada 27/04/2014)

²⁷ WWW.OICA.NET/CATEGORY/PRODUCTION-STATISTICS/ Consultada 28/04/2014

²⁸ http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/2/Diagnostico_Automotriz2011.pdf Consultada 27/04/2014

Lo que hace de México un país competitivo y lo coloca en los primeros 10 productores de vehículos es la mano de obra barata y de calidad, además de ser gran exportador debido a los múltiples Tratados y Acuerdos comerciales que por medio de preferencias fiscales atrae IED; pero dichas cualidades no lo convierten en el principal centro de inversión ya que falta inversión en tecnología e innovación para crear productos más atractivos al consumidor; Estados Unidos se sigue posicionando como el pionero en la industria y China se consolidó como gran productor estos últimos años. (Véase tabla 2)

Tabla 2

Estadísticas de producción mundial de vehículos de los diez principales países productores en años 2010 y 2012.					
País	Automóviles 2010		País	Automóviles 2012	
	Unidades	%		Unidades	%
China	18 264 667	23.53	China	19 271 808	22.90
Japón	9 625 940	35.93	Estados Unidos	10 328 887	35.17
Estados Unidos	7 761 443	45.93	Japón	9 942 721	46.98
Alemania	5 905 985	53.54	Alemania	5 649 269	53.69
Corea del sur	4 271 941	59.04	Corea del sur	4 557 738	59.10
Brasil	3 648 358	63.74	India	4 145 194	64.02
India	3 536 783	68.31	Brasil	3 342 617	67.99
España	2 387 900	71.38	México	3 001 974	71.55
México	2 345 124	74.40	Tailandia	2 483 043	74.50
Francia	2 227 742	77.28	Canadá	2 463 732	77.47
Subtotal	59 975 883		Subtotal	65 186 993	
Otros	17 634 018	22.72	Otros	18 954 216	22.52
Total	77 609 901	100.00	Total	84 141 209	100.00

FUENTE: <http://www.economia.unam.mx/publicaciones/nueva/econunam/30/05basurto.pdf>
(consultada 22/03/2015)

CAPITULO II. LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE MÉXICO Y BRASIL

Las relaciones diplomáticas entre México y Brasil iniciaron formalmente en 1825²⁹, desde los años de independencia debido al contexto histórico que atravesaban; pero las relaciones comerciales no prosperaban del todo ya que el enfoque de su política comercial no tenía el mismo objetivo.

Si bien, Brasil se ha caracterizado por buscar independencia del resto del mundo por medio del proteccionismo, también es capaz de crear unión entre sus vecinos sudamericanos, iniciando con el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) que fue creado en 1991 con el Tratado de Asunción, (3 años antes que el TLCAN); fue ratificado por la República Argentina, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay, la República Oriental del Uruguay posteriormente se incorporaron la República Bolivariana de Venezuela y el Estado Plurinacional de Bolivia. Actualmente Paraguay se encuentra fuera del organismo;³⁰ y posteriormente con la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR) durante la tercera Reunión de Presidentes de América del Sur, el 8 de diciembre de 2004 en Cuzco, Perú³¹. Es importante mencionar que el gobierno brasileño logró mejorar considerablemente y en poco tiempo un desarrollo económico específicamente desde la toma del poder de Luiz Inácio Lula da Silva (2003) con lo cual Brasil logra consolidarse como uno de los países líderes en la región Sudamericana y se coloca entre las primeras 10 economías mundiales.

Por su lado, México reforzaba sus lazos comerciales y diplomáticos con Estados Unidos de América esperando por un trato preferente, por ello en 1992 se firma el Tratado de Libre Comercio de América del Norte que entraría en vigencia el 1º de enero de 1994, creando así una alianza comercial entre México, Estados Unidos y Canadá.

La política exterior mexicana siempre se basó en la relación con Estados Unidos, pretendiendo apoyarse en dicho país para crecer económicamente per lo único

²⁹ www.sre.gob.mx/revistadigital/imagenes/stories/numeros/n90/01luiselli.pdf (consultada 4/01/2014)

³⁰ http://www.mercosur.int/t_generic.jsp?contentid=3862&site=1&channel=secretaria&seccion=3 (consultada 10/01/2014)

³¹ <http://www.unasursg.org/inicio/organizacion/historia> (consultada 10/01/2014)

que generó fue dependencia; pero en 2006 con la llegada de Felipe Calderón Hinojosa a la presidencia se volvió a poner en práctica la diversificación de las relaciones del país incrementando así los acuerdos y tratados comerciales, dicha acción sigue siendo criticada ya que no se logró el desarrollo que se esperaba; el gobierno mexicano se vinculó a países con mayor potencial económico lo cual no ponía en balance los beneficios obtenidos.

Para 2012 México ya contaba con 12 Tratados de Libre Comercio³², resaltando que todo ellos se firmaron con países cercanos a Estados Unidos, a su vez con países del Centro de América y el Caribe lo que genera a México una zona de influencia.

El crecimiento económico de México y Brasil en los últimos 10 años los convirtió en competidores por el liderazgo de la región Latinoamericana y conlleva a reducir las relaciones diplomáticas e impide una relación comercial sólida. Uno de los factores clave en el acercamiento de dichos países es la inserción en organismos regionales e internacionales ya que permite el trabajo en conjunto con objetivos comunes como la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) en 2011 con el fin de lograr una integración fortuita para los integrantes.

³² Actualmente México cuenta con 13 Tratados de Libre comercio:

- 1994 - Tratado de Libre Comercio de América del Norte (Estados Unidos de América y Canadá)
- 1995- Tratado de Libre Comercio Grupo de los Tres (Originalmente Colombia y Venezuela, en 2006 Venezuela sale del Acuerdo al ingresar al MERCOSUR)
- 1995- Tratado de Libre Comercio con Costa Rica
- 1998- Tratado de Libre Comercio con Nicaragua
- 1999- Tratado de Libre Comercio con Chile
- 2000- Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea
- 2000- Tratado de Libre Comercio con Israel
- 2001- Tratado de Libre Comercio con la Asociación Europea de Libre Cambio (Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza)
- 2001 – Tratado de Libre Comercio con el Triángulo del Norte (Guatemala, Honduras y El Salvador)
- 2004- Tratado de Libre Comercio con Uruguay
- 2005- Tratado de Libre Comercio con Japón
- 2012- Tratado de Libre Comercio con Perú
- 2014- Tratado de Libre Comercio con Panamá

<http://www.promexico.gob.mx/comercio/mexico-y-sus-tratados-de-libre-comercio-con-otros-paises.html>
(consultada 04/10/2014)

Anterior la CELAC ya existían acuerdos de cooperación entre México y Brasil. En 2002 se firmó el Acuerdo de Complementación Económica No. 53, el cual tiene por objetivo "...impulsar el desarrollo y la diversificación de las corrientes de comercio, con el objetivo de intensificar la complementación económica..."³³, dicho acuerdo incluye preferencias arancelarias para 795 productos³⁴, los cuales considerando el comercio de ambos países resulta ser un número pequeño, es por ello que se pretendía extender el Acuerdo pero no se logra concretar nada.

En 2003 entra en vigor el Acuerdo de Complementación Económica No. 55 entre México y los integrantes del MERCOSUR, el cual está destinado a regular el comercio de autopartes y automóviles entre las partes firmantes. Considerando la importancia de la industria automotriz en México y Brasil, éste acuerdo es la clave para fomentar desarrollo en dicha industria por medio de la cooperación y así disminuir el efecto que generan los competidores como China e India.

En 2005 Petróleos Mexicanos (PEMEX) creó el Convenio General de Colaboración Científica, Técnica y de Capacitación con Petróleo Brasileiros (PETROBRAS) para la cooperación en asuntos de exploración y tecnología; para 2007 se amplió el acuerdo.³⁵ Dicho acuerdo parece importante pero al observar los resultados no se logra entender cuáles han sido los alcances puesto que en México no ha significado un avance en ningún aspecto; en cuanto a Brasil se trata, se considera que no es de interés ya que tiene bastante campo que abarcar en su propio territorio.

Ya en 2007 se crea la Comisión Binacional el 28 de marzo³⁶, con el propósito de fortalecer los lazos, no solo comerciales, también culturales. Durante la conformación de la Comisión, los delegados de ambos países hablaron sobre temas energéticos pretendiendo reforzar la relación entre PEMEX y PETROBRAS además de propiciar la investigación para el desarrollo de

³³ http://www.sice.oas.org/Trade/MexBraACE53/SPA/acuerdo_s.asp (consultada 22/12/2013)

³⁴ <http://www.promexico.gob.mx/work/models/promexico/Resource/102/1/images/Brasil.pdf> (consultada 22/12/2013)

³⁵ <http://eleconomista.com.mx/caja-fuerte/2013/01/30/pemex-petrobras-matrimonio-frustrado> (consultada 3/12/2013)

³⁶ <http://consulmex.sre.gob.mx/saopaulo/index.php/noticias/239?itemd=239> (consultada 4/12/2014)

energías como el biocombustible a base de etanol, a su vez se espera una cooperación en materia de leyes para disminuir el número de migrantes, especialmente de los brasileños que entran a México como puente para Estados Unidos.

La suma de los acuerdos de cooperación que relacionan a México con Brasil marca la pauta para establecer un tratado que pueda englobar todos los aspectos importantes y mejore la economía de ambos Estados.

Aun cuando diversos factores pongan en contra a uno del otro, es más el beneficio que pueden obtener si logran un acuerdo global y así fortalecer las industrias que lo requieran para posicionarse entre los mejores y reducir la competencia.

2.1 Análisis de la Balanza Comercial

2.1.1 Brasil

Debido a la extensión territorial de Brasil de 8 511 965 km²³⁷ y al ser el quinto país más grande del mundo cuenta con gran cantidad de riquezas naturales (petróleo, gas natural, minerales, etc.) que le permite ser autosuficiente para abastecer a su población además de explotar los recursos para su venta, es por ello que se encuentra entre los principales productores en Latinoamérica y el Mundo. En los últimos 10 años ha logrado incrementar las cifras del Producto Interno Bruto (PIB), mejoró el desarrollo económico, la infraestructura y el comercio.

En efecto, Brasil logró un cambio inesperado que le permitió ser parte de los focos de atención para el mundo, incluso entró en la categoría de BRIC (Brasil, Rusia, India, China) pero toda la transformación como país líder le costó problemas ambientales y sociales, cuenta con un alto índice de desigualdad económica entre sus habitantes y aun cuando intentó remediarlo haciendo de las favelas (zonas conflictivas y pobres) un centro de atención para los turistas, no consigue mejorar la situación; por un lado cuenta con una ciudad grandes empresarios y por otro,

³⁷ <http://www.fao.org/docrep/x5331s/x5331s0e.htm> (consultada 31/08/2014)

con situaciones de delincuencia y pobreza, tal vez los índices de pobreza se redujeron, pero la brecha económica entre personas con recursos y sin recursos es mayor.

Brasil basa su política comercial en los objetivos del MERCOSUR, con ideales de regionalismo y cooperación entre el pequeño grupo de Estados Sudamericanos, actualmente ha buscado alianzas con países de Medio Oriente, China e India; pero su principal centro de atención económica es la Unión Europea con quien negocia un Acuerdo de Asociación Económica desde 1999 incluyendo al sector agrícola, industrial, de servicios, la propiedad intelectual; dicho acuerdo nunca logró concertarse debido a puntos de inflexión en temas como el agrícola.³⁸

En cuanto a sus principales sectores que inyectan capital a su economía se encuentra el agrícola al ser el tercer exportador mundial en esta materia. “Es el mayor productor mundial de café, concentrado de naranja, guaraná y azúcar. Otros cultivos brasileños de relevancia son el maíz el tabaco, las frutas tropicales...”³⁹

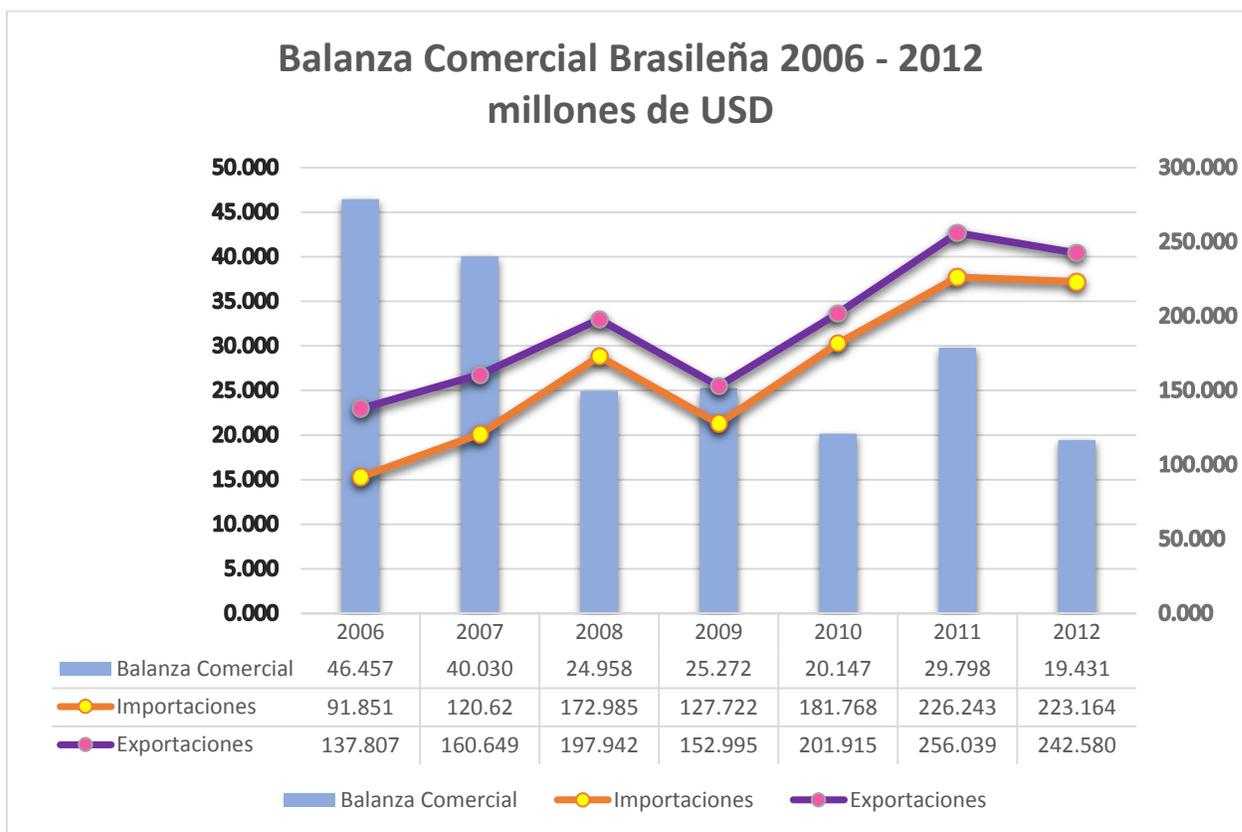
Otro sector importante es el industrial el cual tuvo problemas para mantenerse durante 2009 tras la crisis mundial. Brasil cuenta con una importante producción en materia automotriz y en la fabricación de acero. Su industria automotriz contribuye a la cuarta parte de su producción industrial.

La siguiente gráfica muestra los resultados de la balanza comercial de Brasil entre 2005 y 2009, considerando dicho periodo como el más significativo en cambios económicos del país.

³⁸ http://www.mmrree.gob.ec/2011/guia_brasil.pdf (consultada 3/12/2013)

³⁹ *Ibíd.* Pág., 10

Gráfica 3



FUENTE: elaboración propia a partir de datos de *Brasilinformepaisicex2013.pdf* y http://www.mmree.gob.ec/2011/guia_brasil.pdf (consultadas 19/03/2015)

Para 2012 los principales productos exportados fueron productos como minerales, soja, combustible y material de transporte (entre ellos automóviles y autopartes) en cambio los más importados fueron vehículos, derivados del petróleo, maquinaria, vehículos y autopartes así como algunos productos químicos y farmacéuticos (Véase Tabla 3 y 4).

Tabla 3

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS 2012 (datos en millones de USD)	
Minerales	33.244
Petróleo y combustibles	30.986
Complejo de soja	26.122
Material de transporte	24.594
Productos metalúrgicos	15.556
Carnes	15.266
Químicos	15.189
Azúcar y etanol	15.031
Máquinas y equipamientos	10.573
Papel y celulosa	6.656
Resto	49.361
TOTAL	242.580

FUENTE: elaboración propia a partir de datos de Brasilinformepaisicex2013.pdf (consultada 19/03/2015)

Tabla 4

PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS 2012 (datos en millones de USD)	
Combustibles y lubricantes	40.187
Equipos mecánicos	34.674
Equipos eléctricos y electrónicos	25.489
Automóviles y partes	21.309
Químicos orgánicos e inorgánicos	12.441
Fertilizantes	8.584
Plásticos y sus manufacturas	7.968
Hierro acero y sus manufacturas	7.573
Productos farmacéuticos	6.841
Instrumentos de óptica y precisión	6.467
Resto	51.631
TOTAL	223.164

FUENTE: elaboración propia a partir de datos de Brasilinformepaisicex2013.pdf (consultada 19/03/2015)

De manera general, México no ingresa en el ranking de principales países importadores o exportadores de Brasil ya que la mayor parte del comercio bilateral se basa en la compraventa de vehículos, electrodomésticos y servicios. En la siguiente tabla se puede observar que durante el periodo económico más exitoso de Brasil, países como China, Estados Unidos y Argentina como en años anteriores, para 2012 seguían siendo sus principales socios comerciales, seguidos de Países Bajos, Japón, Alemania, Italia y Chile.

Tabla 5

EXPORTACIONES POR PAISES

PRINCIPALES PAÍSES CLIENTES					
(Datos en millones de US\$)	2009	2010	%	2011	%
China	20.191	30.786	46,6	44.315	43,95
Estados Unidos	15.602	19.620	23,7	25.942	32,22
Argentina	12.785	18.523	44,9	22.709	22,6
Holanda	8.150	10.228	25,5	13.640	33,36
Alemania	6.175	8.138	31,8	9.039	11,07
Japón	4.270	7.141	67,2	9.473	32,66
Reino Unido	3.727	4.635	24,4	5.202	12,23
Chile	2.657	2.931	62,0	5.418	84,85
Italia	3.016	4.235	40,4	5.441	28,48
Rusia	2.868	4.152	44,7	4.216	1,54

IMPORTACIONES POR PAISES

PRINCIPALES PAÍSES PROVEEDORES					
(Datos en millones de US\$)	2009	2010	%	2011	%
Estados Unidos	20.028	27.249	35,0	34.225	25,6
China	15.911	25.593	60,9	32.788	28,11
Argentina	11.281	14.426	27,9	16.906	17,19
Alemania	9.866	12.552	27,2	15.213	21,2
Corea del Sur	4.818	8.422	74,8	10.097	19,89
Japón	5.368	6.982	30,1	7.872	12,75
Nigeria	4.760	5.920	24,4	8.386	41,66
Italia	3.664	4.838	32,0	6.222	28,61
Francia	3.615	4.800	32,7	5.462	13,79
India	2.191	4.242	93,6	6.081	43,35

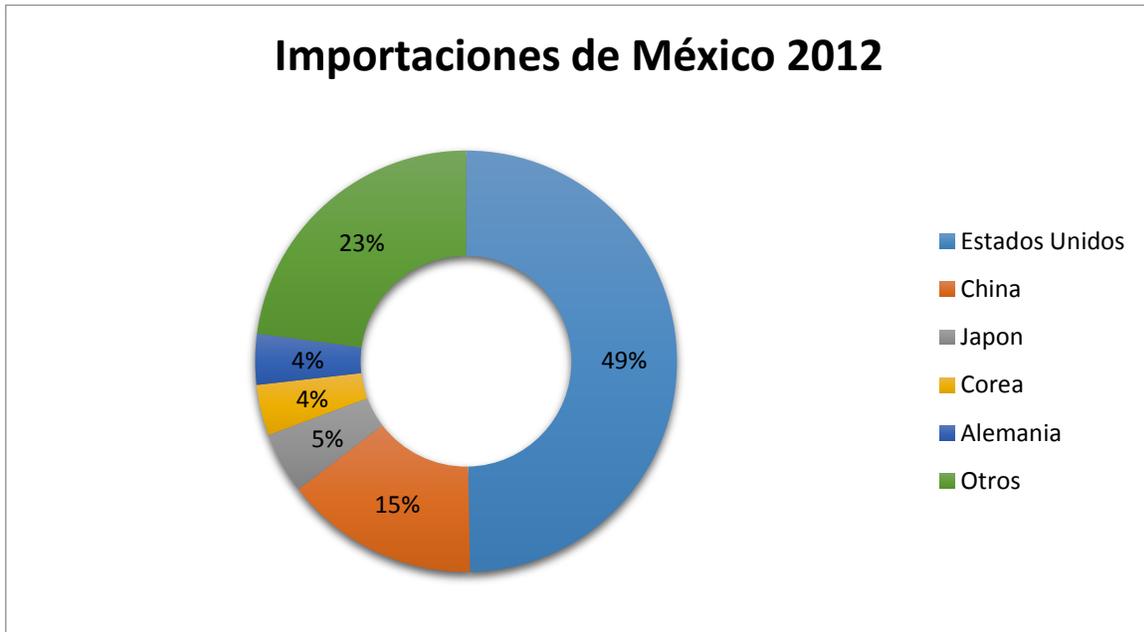
FUENTE http://www.asicma.com/AsicmaNewsletter26/1inf_econcomercial_brasil2012.pdf (Consultada 4/10/2014)

2.1.2 México

En su caso, México cuenta con una posición geográfica bastante favorable ya que se encuentra entre dos Océanos, colinda con Estados Unidos de América y a su vez se conecta con Centro América y el Caribe; posee con cantidades considerables de recursos naturales ya que goza con diversidad de climas. Dichos factores pueden hacer de México un productor y exportador importante pero no se logra un buen manejo de esto, es por ello que aun siendo líder regional (al igual que Brasil) no despunta económicamente como se espera; si bien, en la actualidad tiene diversos acuerdos y tratados económicos, no concentra su política comercial a un desarrollo a mediano y largo plazo. Además de que intenta diversificar sus relaciones comerciales pero no sale de su zona pro-norteamericana. Prefiere medirse con países con los cuales realmente no logra competir y terminan perjudicando la economía mexicana, poniendo como ejemplo los Tratados de Libre Comercio con la Unión Europea o con Estados de primer mundo como Noruega y Suiza.

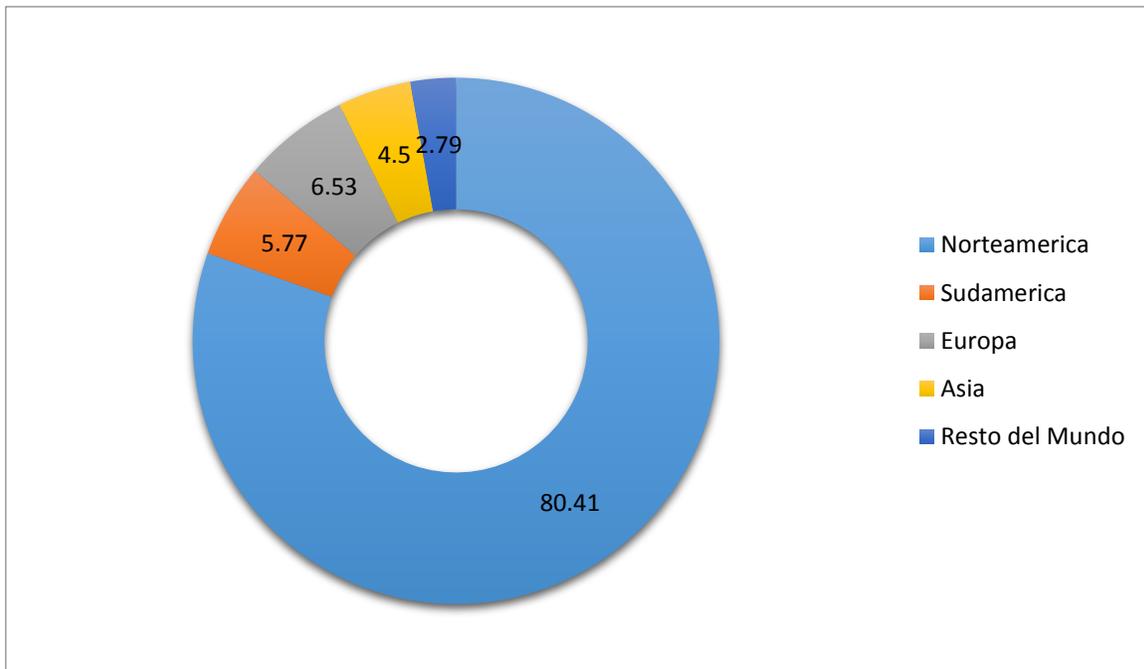
Entre los principales socios comerciales con México en 2012 se encontraban Estados Unidos, Canadá, China y Colombia en cuanto a exportaciones, mientras que sus proveedores principales fueron Estados Unidos, China, Japón y Corea. (Véase gráficas 4 y 5)

Gráfica 4



FUENTE: elaboración propia a partir de datos de INEGI

Gráfica 5



FUENTE:: elaboración propia a partir de datos de INEGI

La economía mexicana se basa en los ingresos por parte del petróleo, el turismo y la manufactura, lo cual no ha sido tan conveniente ya que en el aspecto de la industria energética no se cuenta con la tecnología necesaria y el cuerpo laboral no crea las instancias para el desarrollo de ésta; el turismo es importante pero se ve opacado en ocasiones por los problemas de violencia en diversos puntos de la Republica lo que genera bajas en la entrada de capital por dicho medio. La manufactura puede aumentar el número de empleos e inyectar capital pero es un vaivén ya que gran parte del dinero que ingresa sale a los países en donde se encuentran las empresas matrices.

El gobierno enfoca sus relaciones comerciales con Estados Unidos exportando el casi 85% del total de sus mercancías, "(...) el intercambio comercial creció 76% entre 2001 y 2011, al pasar de 254,331 millones de dólares (md) a 448,787 md(...) Las exportaciones crecieron 95%(...) Por su parte, las importaciones tuvieron un crecimiento de 53%, pasando de 113,767 md en 2001 a 174,356 md en 2011, con un crecimiento promedio anual de 4%."⁴⁰

La inversión estadounidense en México siempre se ha dado a notar, especialmente por las empresas que se establecen dentro del territorio mexicano y que con poco tiempo logran crecer. Durante la gobernanza de Felipe Calderón, las relaciones diplomáticas entre ambos Estados se fracturaron por cuestiones de narcotráfico y migración, no afectó del todo al aspecto comercial pues la ser tan estrecha la relación de México con su vecino, no era conveniente inmiscuirse en temas económicos.

El principal problema con el comercio mexicano es que importa más de lo que exporta y por ello genera un déficit en su balanza comercial, aun cuando se mejoren los porcentajes por año o por sexenio, no se logra vender más de lo que se compra. (Véase gráfica 6 y 7).

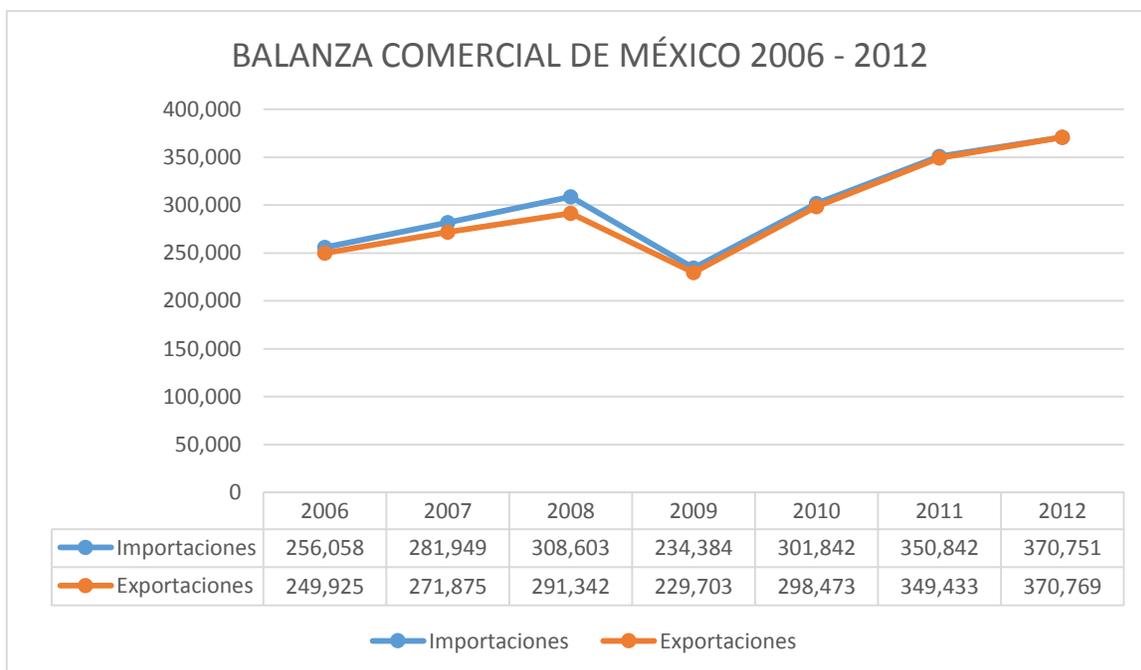
⁴⁰<http://www.promexico.gob.mx/work/models/promexico/Resource/102/1/images/Estados%20Unidos%20VP.pdf> (consultada 4/01/2014)

Gráfica 6



FUENTE: elaboración propia a partir de datos de INEGI

Gráfica 7



FUENTE: elaboración propia a partir de datos de INEGI

En 2012 “México exportó productos por 370,915 millones de dólares en el 2012, un alza de 6.2% mientras que las exportaciones de Brasil sumaron 242,580

millones de dólares, una caída de 5.3%(...)"⁴¹. Por su parte en 2013 “las exportaciones de México crecieron 2.6% en 2013 a 380,201.2 millones de dólares (mdd), impulsadas principalmente por los envíos automotrices, de acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)”⁴². Dichas cifras no aseguran que el comercio de México sea mejor y más próspero que el de Brasil teniendo en cuenta que aun con el aumento en la exportaciones se continuo con resultados deficitarios pues las importaciones fueron “(...)por 381 mil 210 millones de dólares, con un avance anual de 2.8 por ciento.”⁴³ El proteccionismo de Brasil puede ser una razón del poco impacto de sus exportaciones pero no elimina el hecho de que su posición económica es mejor que la mexicana.

Entre los principales productos de la economía mexicana están los derivados del petróleo y las manufacturas, en las siguientes tablas se pueden apreciar los principales productos manufacturados que importa y exporta México destacando maquinaria para transportes, automóviles y comunicaciones así como equipos eléctricos y electrónicos. (Véase tabla 6).

Tabla 6

PRODUCTOS MANUFACTURADOS MEXICO 2012	
Exportaciones	Millones de USD
Productos para otros transportes y comunicaciones	6,430.0
Productos automotrices	6,221.6
Equipos y aparatos eléctricos y electrónicos	4,569.5
Maquinaria y equipo especial para industria diversas	2,994.8
Minero metalurgia	1,349.0
Química	883.4

⁴¹ <http://eleconomista.com.mx/industrias/2013/01/25/registra-mexico-superavit-comercial-552-mdd> (consultada 4/01/2014)

⁴² <http://www.cnnexpansion.com/economia/2014/01/27/exportaciones-de-mexico-suben-64-anual> (consultada 30/09/2014)

⁴³ <http://www.informador.com.mx/economia/2014/509778/6/balanza-comercial-de-mexico-cierra-con-saldo-deficitario-en-2013.htm> (consultada 30/09/2014)

Alimentos, bebidas y tabaco	847.4
Textiles, artículos de vestir e industria del cuero	554.6
Importaciones	
Equipos y aparatos eléctricos y electrónicos	5,958.8
Maquinaria y equipo especial para industria diversas	4,290.1
Productos para otros transportes y comunicaciones	3,501
Productos automotrices	3,309.90
Química	1,990.90
Productos plásticos y de caucho	1,778.10
Alimentos, bebidas y tabaco	1,201.50

FUENTE: elaboración propia a partir de datos de INEGI

2.2 Principales Sectores en la Relación Comercial

“Entre los países de América Latina, México es para Brasil su tercer socio comercial, es su cuarto destino de exportaciones y su tercer proveedor, y Brasil es para México su primer socio comercial, su primer destino de exportaciones y su primer proveedor.”⁴⁴

Por un lado, la inversión de México en Brasil es de 17 mil millones de dólares que lo convierten en el primer inversor latino y el 7° a nivel mundial. El 99% de exportaciones mexicanas a Brasil son manufacturas tal es el caso de automóviles, autopartes, celulares y electrodomésticos y el 85% de las importaciones son automóviles y autopartes, lo cual deja en claro que la relación comercial se basa en el ACE 55 y ACE 53.

Lo que convierte a México en punto de atención del gobierno brasileño es la ubicación geográfica antes mencionada ya que acercaría a Brasil al mercado estadounidense permitiéndole gozar de los privilegios arancelarios así como incurrir en el mercado más importante de América. Por su parte Brasil resulta

⁴⁴ Prado Muratalla, Alba Magdalena, La relación Comercial México – Brasil a través de sus acuerdos comerciales: caso ACE 55, tesina para obtener el título de Licenciado en Economía, Universidad Autónoma de México, Facultad de Economía, México 2013, pág. 40.

interesante para el gobierno mexicano por colocarse en las primeras 10 economías del mundo, además de fomentar mayor comercio con el MERCOSUR, pero lo que se considera más importante es la cooperación en materia energética, especialmente por el uso de etanol de combustible y aprovechar la tecnología y experiencia que tiene PETROBRAS.

En cuanto a la inversión de ambos países, existen diversas empresas consolidadas en cada uno de ellos. En México, las empresas brasileñas de mayor importancia son SAMOT (2009) enfocada a la industria automotriz; ODEBRECHT (2005) quien brinda apoyo a PEMEX en algunas zonas del país; MARCOPOLO generador de autobuses para transporte público y GRUPO ULTRA dedicados a la industria química. En contraparte en Brasil se encuentran empresas como TELMEX, AMERICA MOVIL (Compañía Claro), GRUPO ELEKTRA, BIMBO y MABE.⁴⁵ (Véase ilustración 2).

En 2010 se ideó el “Proyecto Etileno XXI” con sede en Coatzacoalcos, Veracruz entre la empresa brasileña BRASKEM y la empresa mexicana Grupo IDESA con una participación de la primera por 65% y la segunda de 35%. La obra tiene como objetivo producir 1.5 millones de toneladas de etileno, con lo que le absorberá gran parte del mercado que tienen actualmente las empresas estadounidense exportadoras de petroquímicos en México y reducirá sustancialmente el déficit que tiene el país en el petroquímico etileno, insumo básico para la industria nacional. Además de que generará hasta 8,000 fuentes de empleos durante la construcción.⁴⁶

BRASKEM es empresa de renombre en Brasil, está compuesta por Odebrecht en 50.1% y PETROBRAS en 47%. Los empresarios mexicanos coinciden en que el proyecto etileno beneficiará en mucho ya que se pretende sea un gran generador de capital así como de empleos, se pretende termine su construcción en septiembre del 2015 para iniciar operaciones.

⁴⁵ www.promexicogob.mx/work/models/promexico/resource/102/1/images/brasil.pdf (consultada 4/01/2014)

⁴⁶ <http://eleconomista.com.mx/industrias/2010/10/22/proyecto-etileno-xxi-atractivo-internacional> (consultada 16/03/2015)

A LA ZAGA EN IED

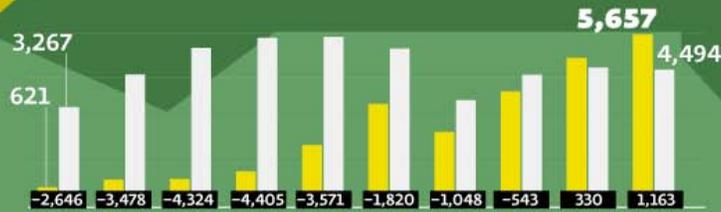
MÉXICO, CON SUPERÁVIT FRENTE A BRASIL

Los dos gigantes de América Latina han reactivado las conversaciones para alcanzar un tratado de libre comercio, un sueño truncado desde 1997.



BALANZA COMERCIAL ENTRE MÉXICO Y BRASIL (MILLONES DE DÓLARES)

■ BALANZA COMERCIAL ■ EXPORTACIONES ■ IMPORTACIONES

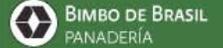


FUENTE: SECRETARÍA DE ECONOMÍA E INEGI.

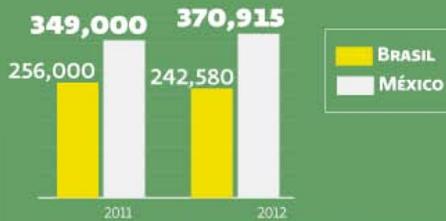
EMPRESAS BRASILEÑAS EN MÉXICO



EMPRESAS MEXICANAS EN BRASIL

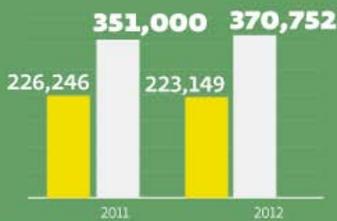


EXPORTACIONES MUNDIALES (MILLONES DE DÓLARES)

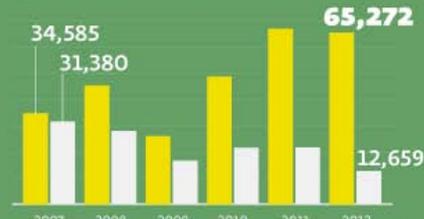


FUENTE: BANCO CENTRAL DE BRASIL, SECRETARÍA DE ECONOMÍA DE MÉXICO.

IMPORTACIONES MUNDIALES (MILLONES DE DÓLARES)

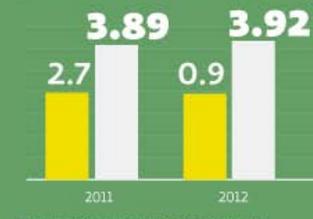


INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (IED EN MILLONES DE DÓLARES)



FUENTE: CEPAL.

PIB (VARIACIÓN % ANUAL)



FUENTE: BANCO CENTRAL DE BRASIL, SECRETARÍA DE ECONOMÍA DE MÉXICO.

GRÁFICO: EE. ALEJANDRO J. RÍOS

FUENTE <http://eleconomista.com.mx/infografias/2013/06/03/mexico-superavit-frente-brasil>(Consultada 4/10/2014)

Como se observa en la imagen el intercambio comercial bilateral ha mejorado con el paso de los años hasta llegar en 2012 a un superávit en la economía mexicana derivado del incremento en las exportaciones. Por otro lado Brasil ha logrado un crecimiento a nivel mundial el cual se refleja en el superávit especialmente en 2010 tras recuperarse de la crisis en 2008, mientras que México a pesar de tener cifras más altas no logra un balance y mantiene índices deficitarios.

Dentro de los sectores más importantes de intercambio comercial se encuentran el automotor, autopartes, químicos, electrónica y medicamentos. No es extensa la cantidad de productos que forman parte de la relación bilateral, pero son puntos clave dentro de ambas economías, considerando eso, durante las visitas oficiales de cada uno de los presidentes se plantea un posible Acuerdo Estratégico de Integración Económica que pretende eliminar barreras arancelarias para estrechar los lazos económicos aún más.

El entonces presidente Calderón no logró concretar un Tratado de Libre Comercio con Brasil, y actualmente el presidente Enrique Peña no muestra interés por agilizar tal proceso. Considerando que el auge en la relación bilateral se presentó cuando gobernaba Calderón y Lula, y teniendo en cuenta las nuevas agendas internacionales de ambos países, no se logrará un avance en el tema durante este sexenio mexicano. Sin embargo, el sector privado logra mantener el comercio entre las 2 economías con acuerdos en menor escala a un TLC.

2.3. La Cooperación Económica México - Brasil en la Industria Automotriz.

Es sabido que entre México y Brasil, las relaciones económicas son importantes debido al volumen de importaciones y exportaciones que existen de manera recíproca. Específicamente en la industria automotriz la relación es especial ya que la división entre socios y competidores es muy estrecha por lo cual debe analizarse de manera objetiva teniendo en cuenta las ventajas y desventajas que representa para ambos.

Al ser el sector automotriz pieza clave dentro de la economía de Brasil y México, se crean rivalidades que a lo largo del tiempo no logran superar pues no dejan de ser competidores intentando incrementar su mercado internacional, aun cuando cada uno ya tiene establecido un mercado principal: México exportando la mayor parte de su producción a Estados Unidos, en tanto Brasil exporta e importa de Europa y Asia.

Considerando que la relación entre ambos países mejoró durante el sexenio 2006-2012, a consecuencia de la política comercial y diplomática que implementó Felipe Calderón, se logró un notable avance en cuestión económica concluyendo en diversos acuerdos en materia de exportación e importación de artículos farmacéuticos, alimentarios, automotrices, entre otros.

2.3.1 El Acuerdo de Complementación Económica 55 (ACE 55)

El ACE 55 fue firmado en septiembre del 2002 entre los integrantes del MERCOSUR (en ese momento: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) y los Estados Unidos Mexicanos, entrando en vigor el 1ro de enero del 2003⁴⁷.

Dicho acuerdo fue creado para reglamentar el intercambio comercial de vehículos y autopartes entre naciones respetando preferencias arancelarias las cuales tenían un periodo de transición concluido el 30 de junio del 2011, disminuyendo aranceles hasta llegar a 0%.

Aun cuando aumentó el número de integrantes del MERCOSUR al ingresar Venezuela en 2006 y Bolivia en 2012, no se ha extendido el alcance del acuerdo con México ya que cada Estado integrante debe concretar negociación individualmente con el gobierno mexicano para poder anexarse al acuerdo y ni Venezuela ni Bolivia se muestran interesados en el tema.

⁴⁷ http://www.sice.oas.org/Trade/MERCOSURMexACE55/MERMexAuto_s.asp#APÉNDICE_I (consultada 6/08/2014)

El ACE 55 tiene como antecedentes 2 acuerdos ratificados entre México y Brasil / Argentina, descritos a continuación:

- Acuerdo de Alcance Parcial de Renegociación No. 9 celebrado entre México y Brasil (Octavo Protocolo de Adecuación), AAPR 9, el cual incorpora autopartes con preferencia arancelaria que según su categoría (A , B , C) incluyen del 0% al 5%. Dicha adecuación al AAPR 9 se ratificó el 13 de marzo del 2001⁴⁸.
- Decimocuarto Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica 6 (ACE 6) ratificado entre México y Argentina el 28 de noviembre de 1993. En 2001 se realiza un anexo al ACE 6 el cual permite preferencia arancelaria del 18% vehículos durante un año⁴⁹.

El acuerdo se creó en aras de incrementar el desarrollo de la industria automotriz de cada uno de sus integrantes considerando que redituaria de manera similar al contar con las mismas preferencias para los 5 Estados pertenecientes, con el paso de los años, no se concibió crecimiento equitativo por lo que se originaron controversias que llevaron a suspender por momentos el acuerdo y al reanudarlo se establecieron nuevas normas a corto plazo.

Un ejemplo de la problemática antes mencionada ocurrió en marzo 2012, cuando la economía argentina no fluía de manera exitosa lo cual llevó a sus gobernantes a implementar medidas proteccionistas para contrarrestar el déficit comercial. De acuerdo con los datos del Instituto Estatal de Estadística (Indec), las exportaciones a México cayeron en 23% en 2011, mientras que las importaciones subieron 39%⁵⁰. Argentina pretendía renegociar el acuerdo para exportar mayor cantidad de vehículos a México y con ello equilibrar los beneficios económicos a lo cual el gobierno mexicano se negó ya que considera que los resultados internos para

⁴⁸ [http://www.economia-snci.gob.mx/montevideo/acuerdos/AAP%20R%209%20\(3\).pdf](http://www.economia-snci.gob.mx/montevideo/acuerdos/AAP%20R%209%20(3).pdf) (consultada 6/08/2014)

⁴⁹ [http://www.economia-snci.gob.mx/montevideo/acuerdos/AAP%20CE%206%20\(2\).pdf](http://www.economia-snci.gob.mx/montevideo/acuerdos/AAP%20CE%206%20(2).pdf) (consultada 6/08/2014)

⁵⁰ <http://www.excelsior.com.mx/2012/06/26/dinero/843542> (consultada 7/08/2014)

cada país dependen de las políticas que implementa cada gobierno y no justifica el rompimiento del buen comercio anteriormente pactado.

Para finales de junio del mismo año, Argentina confirma la suspensión del ACE 55 por 3 años lo que obliga a México a recurrir con la Organización Mundial del Comercio (OMC) solicitando su apoyo para presionar a Argentina a cumplir con sus obligaciones suscritas dentro del acuerdo.

Posteriormente, derivado de varias negociaciones entre representantes de ambos países, la resolución final fue la imposición de cuotas arancelarias a las exportaciones de vehículos y autopartes dirigidas de México a Argentina los cuales decrecerían hasta volver al 0% de arancel en 2015. El gobierno mexicano aceptó dicha imposición argumentando que prefiere llevar a cabo sus exportaciones de manera regular sacrificando parte de sus ganancias que perder ingresos en su totalidad derivados de la falta de comercio automotriz con Argentina.

(Para consulta de la composición del acuerdo véase el anexo A).

2.3.2 Problemáticas en la Relación Bilateral dentro del Sector Automotriz.

Como se mencionó anteriormente, la relación México – Brasil es ambigua ya que comparte acuerdos que los unen como aliados pero, a su vez, al ser productores de mercancías similares como automóviles, fármacos o alimentos los conduce a la rivalidad por conseguir preferencia en los mejores mercados internacionales, sin dejar de lado su constante intento por ser líderes de la región latinoamericana.

Durante el sexenio de Felipe Calderón, la relación en torno al sector automotriz se mantuvo estable, a excepción del último año, ya que en enero del 2012⁵¹ el gobierno brasileño anunció el cierre de su mercado a la importación de vehículos

⁵¹ <http://eleconomista.com.mx/industrias/2012/12/14/mexico-argentina-comerciaran-vehiculos-ligeros>
(consultada 11/08/2014)

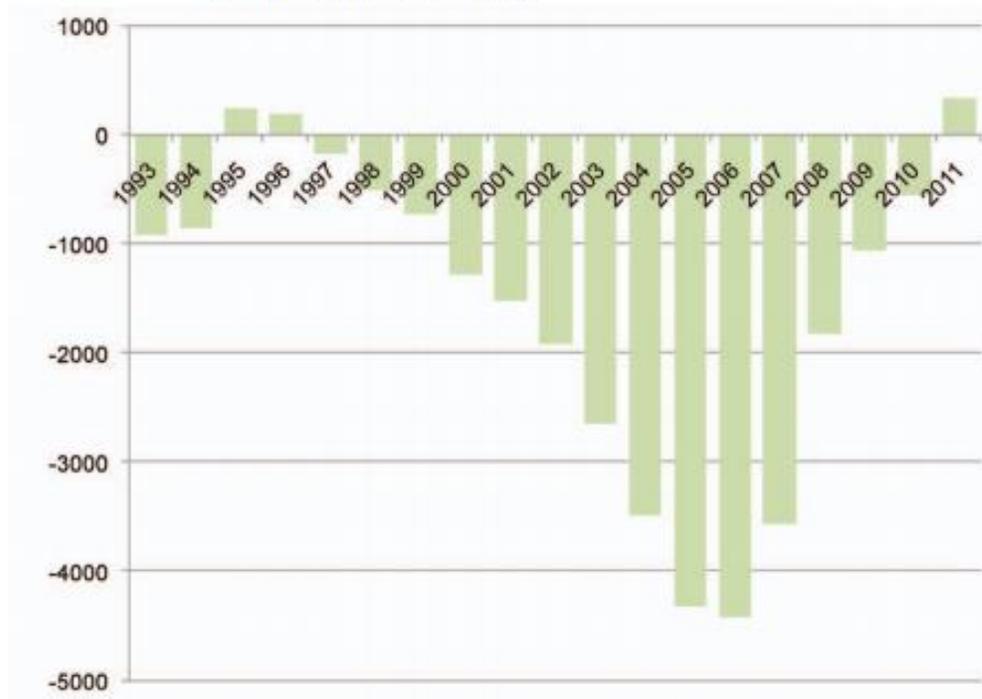
mexicanos y autopartes posterior a los resultados deficitarios en dicho sector de Brasil.

El 2011 fue un año productivo y de recuperación para la industria automotriz mexicana ya que puso fin a años de déficit comercial con Brasil y Argentina, principalmente por complicaciones dentro de la economía de los países sudamericanos. La solución que consideró el gobierno brasileño fue implementar medidas proteccionistas específicamente en vehículos provenientes de México quien se convirtió en la cuarta nación que aumentó significativamente sus exportaciones hacia Brasil, detrás de China, Bélgica y Alemania⁵².

En la siguiente grafica se observa el avance que tuvo el sector automotriz mexicano del 2006 al 2012 posterior al aislamiento con naciones latinoamericanas que surgió a lo largo del gobierno foxista. (Véase gráfica 8)

Gráfica 8

**BALANZA COMERCIAL MÉXICO-BRASIL, 1993-2011
(MILLONES DE DÓLARES)**



Fuente: Banco de México, Estadísticas, <www.banxico.org.mx>, abril de 2012.

⁵² http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/140/3/Comercio_automotor.pdf (consultada 11/08/2014)

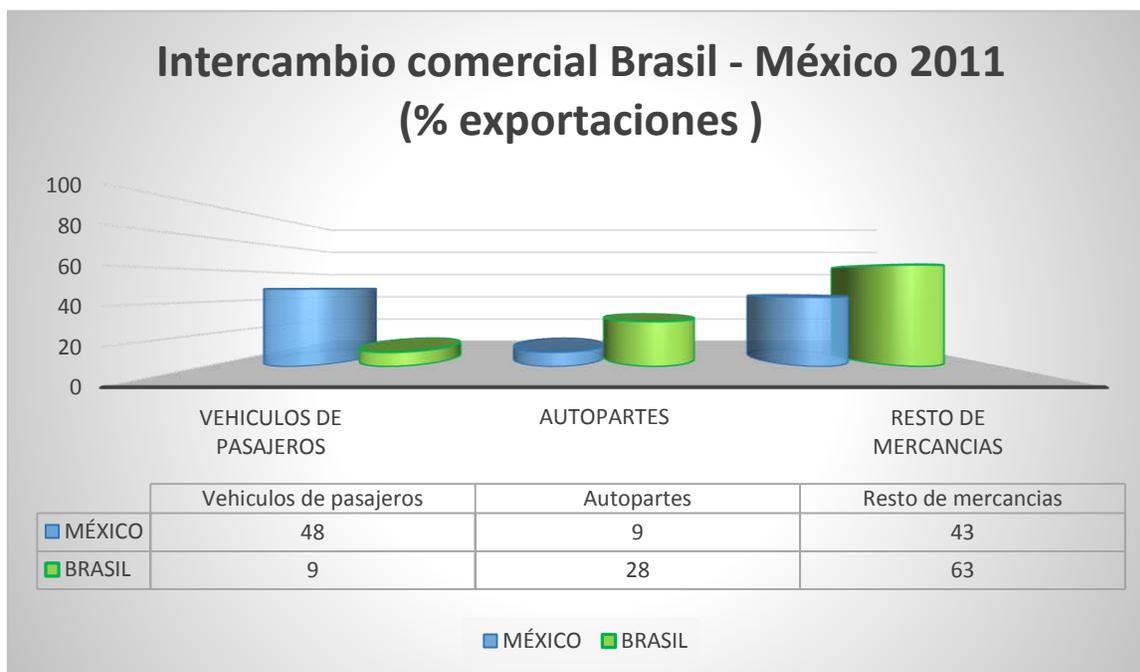
En 2012 “(...) el 51% del comercio bilateral se da bajo el marco del ACE 55.

Si se contabiliza la suma de los saldos de las balanzas en el periodo 2003-2011, Brasil registra un superávit acumulado de más de 21,500 millones de dólares. En particular, en el comercio de los productos cubiertos por el ACE 55 México ha registrado un déficit comercial acumulado con Brasil de 10,412 millones.

En 2011, México obtuvo por primera vez un superávit comercial total con Brasil por un monto de 330 millones de dólares. En particular, en el comercio de vehículos y autopartes fue de 887 millones de dólares”⁵³.

En la siguiente grafica se observa la importancia de las exportaciones mexicanas a Brasil dado la cantidad que envía de vehículos para pasajeros del 48% del total de sus exportaciones, mientras que Brasil solo exporta 9% de éstos. (Véase gráfica 9)

Gráfica 9



FUENTE: elaboración propia a partir de datos de <http://www.uaemex.mx/feconomia/Publicaciones/e502/502008.pdf> (consultada 11/08/2014)

⁵³ <http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/informacion-relevante/7456-boletin055-12> (consultada 11/08/2014)

En febrero del 2012 en Brasilia se llevaron a cabo reuniones para negociar la suspensión del acuerdo por instrucciones del gobierno brasileño. El 17 de febrero Brasil propone modificaciones al acuerdo para no suspenderlo.

Se negoció respecto a mejorar las condiciones del acuerdo para Brasil ya que pasaba por un momento difícil económicamente, lo que derivó en el proteccionismo; México acepto las restricciones que solicitó su contraparte lo cual implicaba aumento a los aranceles en vehículos y autopartes e incrementar parcialmente el contenido regional a un 40%⁵⁴, medidas que se aplicarán hasta el año 2015 cuando deberán retomar el libre comercio manteniendo el contenido regional actualmente establecido.

El acuerdo al que se llegó beneficia en mucho a Brasil ya que le permite mantener las preferencias arancelarias con México y evita que las exportaciones mexicanas se vean afectadas al no contar con el 100% del libre comercio. La problemática que causó la modificación del ACE 55 concluyó con las intenciones de establecer un Acuerdo de Integración Económica el cual fue planteado desde 2009 por los entonces presidentes Felipe Calderón y Lula da Silva quienes en "...febrero de 2010, en Cancún, los Mandatarios anunciaron el inicio de un proceso formal de trabajos para evaluar la posibilidad de negociar este Acuerdo"⁵⁵.

El AIE estaba planeado para enriquecer la relación bilateral no sólo en el aspecto automotriz, sino en relación al beneficio mutuo que generan diversas industrias.

Actualmente han surgido acercamientos entre los representantes de ambos gobiernos para proceder con negociaciones y concretar el AIE pero considerando la situación internacional y las nuevas metas de cada presidente, es posible que no se llegue a un acuerdo a corto plazo.

⁵⁴ <http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/informacion-relevante/7632-boletin083-12> (consultada 24/07/2014)

⁵⁵ <http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/sala-de-prensa/comunicados/6434-mexico-y-brasil-anuncian-iniciar-negociaciones-para-un-acuerdo-de-integracion-economica> (consultada 24/07/2014)

Conclusiones

Al desglosar todo el panorama sobre la industria automotriz en ambos países se pueden resaltar ciertas igualdades en la aplicación e importancia de dicho sector, la principal similitud es que para las dos economías es un punto clave en el capital que aporta ya que no sólo son las dos grandes armadoras de Latinoamérica, también deriva en la generación de numerosos empleos.

Los gobiernos mexicano y brasileño se caracterizan por vender mano de obra barata lo cual genera menor gasto para las grandes empresas aun cuando se considera que en México se mantiene un estándar mayor en cuanto a calidad, lo cual brinda un plus para la industria mexicana, además de la facilidad que ofrece para obtener vehículos de uso personal lo cual incrementa la demanda y producción de estos.

Por otro lado el sector empresarial y gubernamental mexicano no se preocupa por acrecentar la industria nacional lo que impide que el beneficio de la compraventa de automóviles y autopartes sea destinado especialmente a las matrices de las grandes empresas como General Motors en Estados Unidos o Volkswagen en Alemania, adicionando que para la producción se importa gran cantidad de insumos de lo que se exporta en autopartes y vehículos terminados. Por su parte, Brasil da preferencia a sus empresas y producción nacional, es decir, mantiene bajo el porcentaje de importación y se enfoca en las exportaciones.

En efecto, no disminuirá el comercio con Estados Unidos pero es sustancial explorar otras posibilidades; el hecho de tener diversos tratados y acuerdos con preferencias comerciales, no beneficia en su totalidad al no aplicarse de manera adecuada. El comercio con Brasil genera ganancias y oportunidades de crecimiento para la economía mexicana y a su vez, es una puerta a otros mercados a los cuales Brasil está ligado, específicamente a los países integrantes del MERCOSUR.

Actualmente hay logros destacables para la industria automotor en México ya que los números en producción y exportación son favorables y cada vez más

alentadores, lo que deriva en una mejor posición a nivel internacional, por otro lado, Brasil no ha tenido los resultados que espera ya que disminuyó la producción por falta de demanda; los problemas económicos del país sudamericano afectaron gravemente sectores clave dentro de su economía lo que permitió a México tomar ventaja y posicionarse como líder en la región de América Latina.

El ACE 55 es un elemento importante para ambas industrias ya que permite de manera obligatoria cumplir con beneficios para los países integrantes lo cual genera un marco de ventaja para aquel que se encuentre en las mejores condiciones de aprovechamiento; Brasil tuvo su momento entre 2005 y 2009 y logró acrecentar sus ganancias aun cuando México pasaba por un mal periodo económico, pero a medida que transcurrió el tiempo y los papeles se intercambiaron, la industria mexicana logró recuperarse poco después de la crisis económica mundial. Actualmente el impulso en la producción automotriz hace de México uno de los principales exportadores y fabricantes del mundo sobrepasando a su colega Brasil.

El sector empresarial y el gobierno mexicano acertaron al acordar con Brasil y Argentina los cupos de exportación dentro del marco del ACE 55 ya que sigue generando beneficios al sector mexicano. Se espera que las economías sudamericanas logren mejorar sus condiciones para en pocos años se retome el Acuerdo de Complementación con los establecimientos con que originalmente fue ratificado.

La hipótesis es comprobable ya que la relación comercial en la industria automotriz entre México y Brasil seguirá resultando positiva. Es necesario que se retomen los compromisos originales del ACE 55 sin importar la situación económica interna de cada país integrante, el hecho de recurrir al proteccionismo, sin cumplir los deberes anteriormente adquiridos, como solución a problemas económicos (Brasil) no permiten una sana relación. Aun cuando no se concrete un tratado de libre comercio donde forme parte el sector automotriz, es vital que México siga presionando por mejorar sus oportunidades de entrada en un mercado grande como es Brasil.

Bibliografía

- Antonio Ortiz Mena, Octavio Amorim Neto, Rafael Fernández de Castro, ***Brasil y México: encuentros y desencuentros***, Instituto Matías Romero, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2005, 338 páginas.
- Carreras Escobar Francesc, ***Teoría de Juegos***, Ediciones UPC, España, 2001, 245 páginas.
- Guerrero Verdejo Sergio, ***Introducción al estudio de la negociación internacional***, Porrúa, México, 2005, 105 páginas.
- Pérez Joaquín, ***Teoría de Juegos***, Pearson, España, 2004, 513 páginas.
- Prado Muratalla, Alba Magdalena, **La relación Comercial México – Brasil a través de sus acuerdos comerciales: caso ACE 55**, tesina para obtener el título de Licenciado en Economía, Universidad Autónoma de México, Facultad de Economía, México 2013, 66 paginas.
- Rueda Peiro Isabel y Álvarez Medina María de Lourdes: **La industria automotriz en época de crisis: efectos económicos, financieros y sociales**, UNAM, Facultad de Contaduría y Administración, 2011, 327 paginas.

Mesografía.

- **Acuerdo de Complementación Económica N° 53 entre la República Federativa del Brasil y los Estados Unidos Mexicanos.** Disponible en: http://www.sice.oas.org/Trade/MexBraACE53/SPA/acuerdo_s.asp
- **Acuerdo de Complementación Económica No 55 entre México y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR).** Disponible en: http://www.sice.oas.org/Trade/MERCOSURMexACE55/MERMexAuto_s.asp#APÉNDICE_I
- **Argumosa Pila, Jesús, Brasil, Rusia, India y China (BRIC): una realidad geopolítica singular**, imprenta del Ministerio de Defensa, 2011, p.7. Disponible en: http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/docSegyDef/ficheros/040_BRASILx_RUSIAx_INDIA_Y_CHINA_xBRICx_UNA_REALIDAD_GEOPOLITICA_SINGULAR.pdf

- **Balanza comercial de México cierra con saldo deficitario en 2013.** Disponible en: <http://www.informador.com.mx/economia/2014/509778/6/balanza-comercial-de-mexico-cierra-con-saldo-deficitario-en-2013.htm>
- **Comercio automotor México y Brasil.** Disponible en: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/140/3/Comercio_automotor.pdf
- **Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles.** Disponible en: <http://www.economia.gob.mx/files/transparencia/D25.pdf>
- **El Economista, Preparan “Plan B” ante fracaso de TLC con Brasil.** Disponible en: <http://eleconomista.com.mx/sociedad/2012/09/19/preparan-plan-b-ante-fracaso-tlc-brasil>
- **Embajada de Brasil en México, Agenda Económica.** Disponible en: <http://www.brasil.org.mx/pages/agenda-economica.php>
- **Establecen México y Brasil una comisión binacional con el propósito de intensificar sus relaciones.** Disponible en: <http://consulmex.sre.gob.mx/saopaulo/index.php/noticias/239?itemd=239>
- **Excélsior, Dilma Rouseff recibe al presidente electo de México Enrique Peña Nieto.** Disponible en: <http://www.telesurtv.net/articulos/2012/09/20/dilma-rousseff-recibira-al-presidente-electo-de-mexico-enrique-pena-nieto-3608.html>
- **Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, México y Brasil anuncian negociación de Acuerdo Estratégico de Integración Económica.** Disponible en: <http://www.flacso.org/programas-y-proyectos/observatorio-integracion-regional-latinoamericana-oirla/noticias-de-integracion-regional/noticia-integracion/mexico-y-brasil-anuncian-negociacion-de-acuerdo-estrategico-de-integracion-economica/pag8/>
- **Gómez López Iris, La transformación de la industria automotriz mexicana ante el impacto negativo del proceso de globalización y**

posibles propuestas. Disponible en: <http://132.248.9.195/pd2007/0613513/Index.html>

- <http://www.amia.com.mx/quees.html>
- <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/123.pdf>
- [http://www.economia-snci.gob.mx/montevideo/acuerdos/AAP%20R%209%20\(3\).](http://www.economia-snci.gob.mx/montevideo/acuerdos/AAP%20R%209%20(3))
- <http://www.fao.org/docrep/x5331s/x5331s0e.htm>
- http://www.mercosur.int/t_generic.jsp?contentid=3862&site=1&channel=secretaria&seccion=3
- http://www.mmrree.gob.ec/2011/guia_brasil.pdf
- <http://www.promexico.gob.mx/work/models/promexico/Resource/102/1/images/Brasil.pdf>
- <http://www.promexico.gob.mx/work/models/promexico/Resource/102/1/images/Estados%20Unidos%20VP.pdf>
- <http://www.unasursg.org/inicio/organizacion/historia>
- **Industria Automotriz.** Disponible en: [http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf] Consultada
- **Industria Terminal Automotriz.** Disponible en: http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/2/Diagnostico_Automotriz2011.pdf
- **John Von Neuman y la Teoría de los Juegos en las Ciencias Sociales.** Disponible en: <http://www.eyeintheskygroup.com/AzarCiencia/Metodos/Neumann-Teoria-de-los-Juegos.htm>
- **Las exportaciones crecen 2.6% en 2013.** Disponible en: <http://www.cnnexpansion.com/economia/2014/01/27/exportaciones-de-mexico-suben-64-anual>
- **Memorias del XV Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática.** Disponible en: <http://congreso.investigafca.unam.mx/docs/xv/ponencias/174.pdf>

- **México acusará a Argentina por suspensión de ACE 55.** Disponible en: <http://www.excelsior.com.mx/2012/06/26/dinero/843542>
- **México encabezó alza de exportaciones latinoamericanas.** Disponible en: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2013/01/25/registra-mexico-superavit-comercial-552-mdd>
- **México y Argentina logran pacto de comercio automotriz.** Disponible en: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2012/12/14/mexico-argentina-comerciaran-vehiculos-ligeros>
- **México y Brasil analizarán el Acuerdo de Complementación Económica (ACE 55).** Disponible en: <http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/informacion-relevante/7456-boletin055->
- **México y Brasil anuncian iniciar negociaciones para un acuerdo de Integración Económica.** Disponible en: <http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/sala-de-prensa/comunicados/6434-mexico-y-brasil-anuncian-iniciar-negociaciones-para-un-acuerdo-de-integracion-economica>
- **México y Brasil disputan liderazgo en AL.** Disponible en: <http://www.cnnexpansion.com/economia/2012/03/13/industria-mexicana-indefensa-al-exterior>
- **México y Brasil formalizan protocolo del ACE 55.** Disponible en: <http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/informacion-relevante/7632-boletin083-12>
- **México y sus Tratado de Libre Comercio con otros Países.** Disponible en: <http://www.promexico.gob.mx/comercio/mexico-y-sus-tratados-de-libre-comercio-con-otros-paises.html>
- **Miriam Paredes, Excélsior, Brasil quiere un TLC completo con México.** Disponible en: http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&seccion=dinero&cat=13&id_nota=812148
- **Pemex-Petrobras: un matrimonio frustrado.** Disponible en: <http://eleconomista.com.mx/caja-fuerte/2013/01/30/pemex-petrobras-matrimonio-frustrado>

- **Reforma, Requieren México y Brasil TLC.- CEPAL.** Disponible en: http://economia.terra.com.mx/noticias/noticia.aspx?idNoticia=201209132324_REF_1003362786&idtel=
- **Secretaria de Economía, Analizan empresarios de México y Brasil integración comercial.** Disponible en : <http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/sala-de-prensa/comunicados/6069-analizan-empresarios-de-mexico-y-brasil-integracion-comercial>
- **Secretaria de Economía, México y Brasil analizarán el ACE-55.** Disponible en: <http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/información-relevante/7456-boletin055-12>
- WWW.OICA.NET/CATEGORY/PRODUCTION-STATISTICS/
- www.sre.gob.mx/revistadigital/imges/stories/numeros/n90/01luiselli.pdf

Anexo A

Acuerdo de Complementación Económica N° 55 entre México y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR)

Índice		
	Objetivos	
Artículo 1		
	Definiciones	
Artículo 2		
	Cobertura del Acuerdo	
Artículo 3		
	Disposiciones comerciales	
Artículo 4		
	Período de transición para el libre comercio	
Artículo 5		
	Régimen de origen	
Artículo 6		
	Reglamentos técnicos	
Artículo 7		
	Administración del Acuerdo	
Artículo 8		
	Solución de controversias	
Artículo 9		
	Convergencia	
Artículo 10		
	Adhesión	
Artículo 11		
	Vigencia	
Artículo 12		
	Denuncia	
Artículo 13		

	Disposiciones generales	
Artículo 14		
Artículo 15		
	Enmiendas y adiciones	
Artículo 16		
	Disposiciones transitorias	
Artículo 17		
	Depositario	
Artículo 18		
Anexos		
Anexo I	Productos automotores a los que se refiere el artículo 3° del acuerdo	
Anexo II	Régimen de Origen a que se refiere el artículo 6° del acuerdo	
Apéndices		
Apéndice I	Sobre el comercio en el sector automotor entre la Argentina y México	
Apéndice II	Sobre el comercio en el sector automotor entre Brasil y México	
	Anexo I al Apéndice II Productos automotores a los que se refieren los literales a), b) y c) del artículo 1°	
	Anexo II al Apéndice II Productos automotores a los que se refiere el literal d) del artículo 1°	
	Nota complementaria N° 1	
	Nota complementaria N° 2	
Apéndice III	Sobre el comercio en el sector automotor entre Paraguay y México	
Apéndice IV	Sobre el comercio en el sector automotor entre Uruguay y México	
	Ámbito de aplicación	
	Anexo al Apéndice IV Productos automotores a los que se refiere el artículo 1°	