



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**  
**FACULTAD DE DERECHO**

**REGLAS DE ORIGEN EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL  
MARCO DEL TRATADO ENTRE MÉXICO, ESTADOS UNIDOS Y  
CANADÁ.**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**LICENCIADO EN DERECHO**

PRESENTA:

**DIEGO FABIAN PÉREZ ALBA**

ASESOR:

**DR. JORGE ALBERTO WITKER VELÁSQUEZ**



Ciudad Universitaria, 2020.



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.



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

Lic. IVONNE RAMÍREZ WENCE  
DIRECTORA GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR DE LA UNAM.  
P r e s e n t e.

FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE ESTUDIOS SOBRE EL  
COMERCIO EXTERIOR  
SCE/12/17.03.2020

Por este conducto, me permito comunicar a usted, que el alumno **C. DIEGO FABIAN PÉREZ ALBA** con número de cuenta **309200110**, bajo la supervisión de este Seminario, elaboró la tesis titulada **“REGLAS DE ORIGEN EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL MARCO DEL TRATADO ENTRE MÉXICO, ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ”**, bajo la asesoría del Dr. **JORGE ALBERTO WITKER VELÁSQUEZ**

Con fundamento en los artículos 8 fracción V del Reglamento de Seminarios, 19 y 20 del Reglamento General de Exámenes de la Universidad Nacional Autónoma de México, por haberse realizado conforme a las exigencias correspondientes, se aprueba la nombrada tesis, que además de las opiniones que cita, contiene las que son de exclusiva responsabilidad de su autor. En consecuencia, se autoriza su presentación al Jurado respectivo.

**“El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los siete meses siguientes (contados día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancias grave, en todo lo cual calificará la secretaria general de la Facultad.”**

Atentamente

**“Por mi raza hablará el espíritu”**

Ciudad de México a la fecha de su presentación



**DR. JORGE ALBERTO WITKER VELÁSQUEZ**

*A LA MEMORIA DE MI PADRE...*

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradezco a la Universidad Nacional Autónoma de México y a la Facultad de Derecho por la excelente formación que me ha brindado durante toda mi estancia en esta, mi segunda casa. De igual forma, a mis maestros y maestras que con su ejemplo sembraron en mí la pasión por el estudio del Derecho Internacional.

Al Dr. Jorge Alberto Witker Velásquez por su confianza, asesoría y dirección en esta tesis; A la Mtra. Sara Itzel Guevara López por su constante apoyo durante el inicio de esta investigación; al Lic. Luis Izmarí Rodríguez por su sincera amistad e invaluable mentoría y al Lic. Raúl Efraín Cardoso Miranda por cultivar en mí, desde que tengo memoria, la imagen del abogado como una persona dedicada, responsable y apasionada.

A mi familia, Pedro, Rebeca y Rosalía, por sus regaños, su educación y su incondicional apoyo. Ustedes han forjado la persona que hoy les escribe. ¡Gracias!

A todos y cada uno de mis compañeros de la Facultad de Derecho con los que tuve la fortuna de compartir las aulas. Recuerdo gratamente aquellas risas, tareas, desveladas, esfuerzos e incluso los malos momentos que contribuyeron para forjar la invaluable amistad que hoy podemos cosechar.

Sin arte, mi vida carecería de sentido. A todas las personas que han compartido su esencia conmigo por medio de la danza, la música y el teatro. Edgar y Ana

Belén, por acompañarme en este camino profesional y artístico siendo esos combatientes socios y amigos por más de 10 años.

A Rafa, Koko, Ale, Jorge, Michelle, Karen y Sebastián, por esas palabras de ánimos, su complicidad, su amistad y esa taza de café siempre dispuesta para acompañar los problemas.

A Luisa, gracias por tu amor, tu cariño, tus críticas y tu interés. Hay siempre en ti un halo de comprensión e impulso que me motiva para brindar lo mejor de mí.

# ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN.</b>	9
<b>CAPÍTULO 1. LA CONFORMACIÓN DEL BLOQUE ECONÓMICO DE AMÉRICA DEL NORTE. SU EVOLUCIÓN E IMPORTANCIA.</b>	12
<b>1.1. El surgimiento de la globalización como base de la integración económica del siglo XX.</b>	13
• Breve marco histórico.	13
• ¿Qué es la globalización?	14
• Desafíos para México en la era de la globalización.	17
<b>1.2. ¿Qué es la Integración Económica?</b>	19
• Concepto.	19
• Fases de la Integración Económica.	22
A) Acuerdos Comerciales Preferenciales	22
B) Zona de Libre Comercio	22
C) Unión Aduanera	23
D) Mercado Común	23
E) Unión Económica y Monetaria	24
<b>1.3. La integración económica regional norteamericana.</b>	26
• Antecedentes.	26
• La importancia de Norteamérica como potencia económica.	28
• Postura de México ante la apertura comercial.	31
<b>1.4. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte.</b>	34
• ¿Qué es el TLCAN?	34
• Resultados de México ante a la integración regional con TLCAN.	35
• El TLCAN... 26 años después.	37
• Hacia una modernización del TLCAN: El nuevo Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).	
<b>CAPÍTULO 2. LAS REGLAS DE ORIGEN EN EL COMERCIO INTERNACIONAL.</b>	42
<b>2.1. ¿Qué son las reglas de origen?</b>	43

• Concepto y definición de las reglas de origen.	43
• Tipos de reglas de origen.	44
A) Preferenciales	45
B) No preferenciales	45
• Importancia de la reglas de origen.	47
<b>2.2. Marco jurídico internacional de las reglas de origen.</b>	<b>49</b>
• La Organización Mundial del Comercio.	49
• Acuerdo sobre Normas de Origen.	51
• Organización Mundial de Aduanas.	53
• Comité Técnico sobre Reglas de Origen y Comité sobre Normas de Origen.	55
• Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.	56
• Convención de Kyoto.	57
<b>2.3. Marco jurídico de las reglas de origen en México.</b>	<b>60</b>
• Ley de Comercio Exterior.	60
• Secretaría de Economía.	61
• Comisión de Comercio Exterior.	63
• Tratados Internacionales.	64
<b>CAPÍTULO 3. DEL LIBRE COMERCIO AL COMERCIO ADMINISTRADO.</b>	<b>68</b>
<b>3.1. Marco histórico y conceptual.</b>	<b>69</b>
• Antecedentes.	69
• El Libre Comercio.	73
• México y los Tratados de Libre Comercio.	77
<b>3.2. El Comercio Administrado en América del Norte.</b>	<b>81</b>
• El Comercio Administrado.	81
• Perspectiva ideológica de las nuevas relaciones comerciales en Norteamérica.	82
• El Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).	84
• Migración, seguridad y comercio. La búsqueda del equilibrio para un sano desarrollo del comercio internacional.	86
<b>3.3. Análisis de las nuevas reglas de origen en el T-MEC.</b>	<b>91</b>

• Valor de Contenido Regional (Método de Costo Neto y Método de Valor de Transacción).	91
• Reglas de origen para productos específicos (Valor de Contenido Regional para la industria automotriz).	93
• Valor de Contenido Laboral.	96
• Derechos Laborales.	97
• Aluminio y Acero.	101
<b>CAPÍTULO 4. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA Y SU RELACIÓN EN LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA NORTEAMERICANA.</b>	105
<b>4.1. Evolución y desarrollo de la industria automotriz en México.</b>	106
• Antecedentes de la industria automotriz en México (1925-1993).	106
• La industria automotriz a partir de 1994.	111
• La industria automotriz como sector estratégico para el desarrollo económico de México.	114
A) Inversión Extranjera	115
B) Empleos	118
C) Producción	121
<b>4.2. Perspectiva económica para la industria automotriz mexicana en el marco del T-MEC.</b>	124
• El futuro de la industria automotriz en México. Retos y oportunidades.	124
A) Ubicación geográfica y diversificación comercial	124
B) Tecnológica y medio ambiente	128
C) Desarrollo técnico y profesional de la planta productiva	131
D) Posicionamiento y competitividad	134
<b>CONCLUSIONES.</b>	136
<b>BIBLIOGRAFÍA.</b>	137

## **INTRODUCCIÓN.**

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte estableció las bases para el desarrollo comercial mexicano en el marco de la apertura comercial en 1994. Veintiséis años después, la situación mundial ha experimentado enorme cambios; hoy en día, la política ya no es la misma; el comercio ha modificado sus canales de venta, sus objetivos y sus medios; la preocupación por el medio ambiente está más presente en todo los ámbitos de la sociedad y la utilización de nuevas tecnologías es imprescindible dentro la economía internacional contemporánea. Así pues, la actualidad ha rebasado las proyecciones de finales de siglo XX, las condiciones comerciales y económicas han mutado... En 2020, el TLCAN se ha quedado corto.

Al respecto, el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá nace como una propuesta para adecuar la realidad actual con los objetivos de esenciales del TLCAN.

Uno de los tópicos más álgidos durante las negociaciones trilaterales previo a la aprobación del nuevo T-MEC, fue con relación a las reglas de origen en la industria automotriz pero, ¿Porqué las reglas de origen son tan importantes para el comercio internacional?; ¿Por qué la industria automotriz se considera un sector estratégico para la economía mexicana?; ¿Cuál es la relación entre las reglas de origen y la industria automotriz norteamericana?; ¿Por qué es necesaria una modernización regulatoria en materia de origen para el sector automotriz?; ¿Cómo

será la regulación en materia de reglas de origen para la industria automotriz según lo dispuesto en el T-MEC?; ¿Seguirán siendo las reglas de origen instrumentos técnicos o pasarán a ser instrumentos de política comercial?; ¿Cuales serán los retos que la industria automotriz enfrentará en los próximos años?; con respecto al T-MEC, ¿Estaremos ante un cambio de paradigma dentro de lo que conocemos como Libre Comercio? y; ¿cómo es que México puede sacar ventaja de este nuestro Tratado?.

La presente investigación está dividida en cuatro Capítulos. El primero de ellos: *“La conformación del bloque económico de América del Norte. Su evolución e importancia”*, pretende brindarle al lector un panorama actualizado del entorno norteamericano en el marco de la globalización y la integración económica, así como una introducción sobre la postura mexicana frente a la apertura comercial y su relación con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

En el segundo capítulo, *“Las reglas de origen en el comercio internacional”*, se aborda el estudio jurídico conceptual de las reglas de origen en el ámbito nacional e internacional, detallando sus principales características, tipos e importancia dentro del comercio internacional.

*“Del Libre Comercio al Comercio Administrado”*, es el tercer capítulo. Aquí se exponen las características principales del modelo de Libre Comercio y su relación con la economía mexicana, así como sus ventajas y desventajas; la transición inminente de este sistema a lo que llamaremos Comercio Administrado, su

establecimiento y funcionamiento en América del Norte; finalmente, se analiza el nuevo Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá. (T-MEC/USMCA), haciendo especial énfasis en las nuevas reglas de origen que regirán el sector automotriz a partir de su entrada en vigor.

Por último, dentro del Capítulo Cuatro, *“La industria automotriz mexicana y su relación en la integración económica norteamericana”* el lector encontrará un análisis económico de los aspectos esenciales que dotan de importancia a la industria automotriz como sector estratégico para el gobierno mexicano, además de incluir propuestas en materia de políticas públicas para desarrollar una estrategia eficiente al amparo del T-MEC.

## **CAPÍTULO 1.**

### **LA CONFORMACIÓN DEL BLOQUE ECONÓMICO DE AMÉRICA DEL NORTE. SU EVOLUCIÓN E IMPORTANCIA.**

## **CAPÍTULO 1. LA CONFORMACIÓN DEL BLOQUE ECONÓMICO DE AMÉRICA DEL NORTE. SU EVOLUCIÓN E IMPORTANCIA.**

### **1.1. El surgimiento de la globalización como base de la integración económica del siglo XX.**

- **Breve marco histórico.**

La Segunda Guerra Mundial se encuentra dentro la historia universal como uno de los hitos más relevantes para la humanidad. Al término de esta guerra –en lo que respecta al ámbito económico internacional–, la aceptación del fracaso diplomático por el mal manejo de las crisis entre los países beligerantes y los designios por el reacomodo geopolítico internacional propiciaron pujantemente una reconstrucción ideológica económica basada en el establecimiento de un nuevo régimen tendiente a regular de mejor manera las relaciones de comercio y seguridad entre las naciones. Cada país, en la medida de sus posibilidades y de acuerdo con la capacidad de producción y recursos disponibles, idearía e implementaría las estrategias político-económicas que a su consideración resultaren más eficientes para afrontar los inminentes desafíos que la posguerra traería consigo. El nuevo orden económico mundial –normas, usos y costumbres que se desarrollarían durante el período posterior a 1945– exigía un complejo cambio de paradigma para la mayoría de los países que deseaban formar parte de este.

El surgimiento de nuevas teorías y modelos explicativos revolucionaron la práctica

económica propiciando un profundo desarrollo y entendimiento de la actividad comercial internacional. Las ideas, conceptos y propuestas surgidas a partir de la segunda mitad del siglo XX resultaron ser, por un lado, herramientas novedosas y útiles, aunque también se les consideraba como de alcance aún limitado, llegando a ser estimadas como poco realizables y hasta arriesgadas.

La ideología generalizada imperante en aquellos tiempos no permitía amalgamar por completo las nuevas ideas y propuestas que, en esencia, resultaban diferentes y no lograban encajar del todo con los modelos anteriormente establecidos. Fue entonces necesaria la creación de un marco ideológico que pudiera englobar y hacer funcionar un nuevo sistema económico con todas aquellas iniciativas actualizadoras, dejando atrás los antiguos mecanismos de protección nacionalista e incertidumbre bélica: La “globalización”.

- **¿Qué es la globalización?**

En pleno siglo XXI, resulta poco probable no haber escuchado mencionar la palabra “globalización” o “mundialización” en al menos una ocasión. Este proceso se distingue por una creciente gravitación de lo internacional sobre aquello de carácter nacional en lo económico, cultural, comercial y prácticamente en cualquier esfera social que atañe al ser humano.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Ocampo, José Antonio (coord.), *Globalización y desarrollo*, Brasilia, Brasil, CEPAL, 2002, p.13. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2724/2/S2002024\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2724/2/S2002024_es.pdf).

La globalización fungió en sus albores como una corriente ideológica y económica que logró ser puesta en práctica gracias a los excedentes de las mercancías que cada país producía y al aumento en el porcentaje de los recursos que se destinaban a las importaciones, logrando sostenerse por el creciente número de empresas operando en distintos países con fines de diversificación de riesgo, haciendo muestra del cambio por el que atravesaría la economía mundial en esta nueva etapa.<sup>2</sup>

De acuerdo con el Fondo Monetario Internacional (FMI) la globalización es “la interdependencia económica creciente del conjunto de países del mundo, provocada por el aumento del volumen y la variedad de las transacciones transfronterizas de bienes y servicios, así como de los flujos internacionales de capitales en el marco de una difusión acelerada y generalizada de la tecnología”.<sup>3</sup>

Como doctrina ideológica, la globalización buscaba oportunidades para el desarrollo y establecía que las estrategias nacionales debían diseñarse en función de las posibilidades que permitía el contexto internacional y bajo lineamientos que exigían una mayor integración de la economía mundial. Al mismo tiempo, este proceso preveía riesgos derivados de nuevas fuentes de inestabilidad –comercial y financiera principalmente–, riesgos de exclusión para aquellos países que no

---

<sup>2</sup> López Flores, Yenelly Angélica, *El papel de la sociedad civil y el capital social en la negociación de un acuerdo de integración económica: el caso del TLCAN*, Puebla, México, Biblioteca UDLAP. Colección de Tesis Digitales, 2006, p. 39. [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lni/lopez\\_f\\_ya/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/lopez_f_ya/capitulo2.pdf).

<sup>3</sup> Estefanía Joaquín, *Hij@, ¿Qué es la globalización? La primera revolución del siglo XXI*, Madrid, España, Punto de Lectura, 2002, p. 28.

están adecuadamente preparados para las fuertes demandas de competitividad propias del mundo contemporáneo, y riesgos sociales por la acentuación de la heterogeneidad estructural entre sectores de la población nacional y regional dentro de los países que se integran a la economía mundial de manera segmentada y marginal.<sup>4</sup>

Al tiempo que las ideas sobre una “globalización” se propagaron, también comenzaron a desarrollarse criterios, estrategias y alianzas convenientes para los países. Diversos autores señalan que se deben destacar dos oleadas: La primera comienza en la década de los cincuenta y se extiende hasta los años setenta; en ella se registran experiencias como la creación de la Comunidad Económica Europea (CEE) o el Mercado Común de Centroamérica (MCCA). La segunda oleada comienza a mediados de la década de los ochenta y aún no ha concluido; esta última fase es la que hoy en día conocemos como “Nuevo Regionalismo”, cuyos ejes ideológicos principales han contribuido a la profundización de la integración europea con miras hacia una unión económica y monetaria –como la *sui generis* Unión Europea–; la contundente apuesta de Estados Unidos por los acuerdos de libre comercio, rompiendo su tradicional resistencia a los mismos y siendo el más importante el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN); la conversión de Asia hacia los acuerdos de integración regionales, tal y como lo refleja el avance de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) y el proceso ASEAN + 3 con China, Japón y Corea del Sur; el impulso de los acuerdos de integración entre países en desarrollo, como en el caso del

---

<sup>4</sup> Ocampo, José Antonio (coord.), *op. cit.*, p.13.

Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y; el aumento de acuerdos entre países desarrollados y países en desarrollo, especialmente por parte de Estados Unidos, la Unión Europea (UE) y los organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU).<sup>5</sup>

- **Desafíos para México en la era de la globalización.**

La globalización y la liberación del comercio son consideradas, por ahora, como alternativas seguras para lograr un equilibrio comercial óptimo evitando crisis inflacionarias. Sin embargo, existen opiniones contrarias en torno al tema; por un lado, para los *pesimistas*, la globalización es la constatación del discurso planteado por Karl Marx o Hilferding (“el capital financiero”), es decir, el predominio del capital, el imperialismo, el poder hegemónico de una minoría sobre las mayorías que provoca la marginación definitiva de las masas y de los países del tercer mundo,<sup>6</sup> mientras que los *optimistas* ven en los procesos de globalización el surgimiento de riqueza y crecimiento con oportunidades para nuevos actores, para los hasta ahora perdedores y también para los pequeños países. Según esta visión, la globalización de la producción y los mercados mejora las oportunidades de acrecentar las ganancias a nivel mundial, sobre todo en las naciones

---

<sup>5</sup> Maesso Corral, María y González Blanco, Raquel, “América Latina en la política de cooperación al desarrollo de la UE”, *Boletín Económico de Información Comercial Española*, Madrid, España, Junio 2000. p. 22. [http://ieie.itam.mx/docs/Coop\\_UE\\_AL\\_BICE.pdf](http://ieie.itam.mx/docs/Coop_UE_AL_BICE.pdf).

<sup>6</sup> Bodemer, Klaus, *La globalización. Un concepto y sus problemas*, Hamburgo, Alemania, Nueva Sociedad, núm. 156, julio-agosto 1998, p.1. <http://biblioteca.ues.edu.sv/revistas/10701666N156-6.pdf>.

industrializadas y en algunos de los países en despegue, aunque reconoce que agudiza las luchas distributivas a nivel nacional e internacional.<sup>7</sup>

La globalización plantea importantes retos para México, desde las ideas visionarias y atractivas que los procesos globalizadores brindan en el marco de la apertura y desarrollo económico interconectado mundialmente, hasta el panorama cuyas consecuencias recaen en opuesto o incluso las corrientes que proclaman el regreso del proteccionismo económico. La desigualdad imperante entre las naciones ricas y pobres han hecho de esto un tema indispensable a resolver dentro de la agenda política mexicana.<sup>8</sup> Cualquiera que sea la perspectiva desde donde se aborde el estudio de la globalización, es una realidad para México que los procesos integracionistas y los esfuerzos globalizadores que se han llevado a cabo en estos últimos años son parte de las consecuencias, buenas o malas, que nuestro país continua enfrentando. Es por ello que resulta de suma importancia el estudio histórico, económico y jurídico con el objetivo de lograr un amplio entendimiento de los temas en cuestión para lograr conducir de la mejor manera la política comercial mexicana fomentando el desarrollo económico utilitario.

---

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 2.

<sup>8</sup> López Flores, Yenelly Angélica, *op. cit.*, p. 40.

## 1.2. ¿Qué es la Integración Económica?

- **Concepto.**

La integración económica es concebida como un proceso mediante el cual se busca la unificación de dos o más economías o mercados que previamente se encontraban funcionando de manera individual.<sup>9</sup> Varios son los autores que se evocan al estudio de este tópico; el maestro Juan Tugores Ques explica que “la integración económica es el proceso mediante el cual los países van eliminando los instrumentos o características que les confieren tratamientos diferenciales entre ellos. Disposición de un abanico de medidas arancelarias y no arancelarias, desplazamientos e intercambio de mercancías de un país a otro, adopción de políticas macroeconómicas y microeconómicas, adopción de políticas monetarias y fiscales con efectos internos y externos y, una adopción de regímenes cambiarios que les permiten en mayor o menor medida hacer frente a sus compromisos internacionales”.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Renato Javier, Santoscoy Arroyo, *Integración Económica y Migración Internacional: El caso de México en el contexto del Tratado de Libre Comercio*, tesis para obtener el título de Licenciado en Economía, México, 2001, p. 42. <http://www.economia.unam.mx/secss/docs/tesisfe/SantoscoyARJ/cap1.pdf>.

<sup>10</sup> Tugores Ques, Juan, *Economía Internacional e integración Económica*, 2a. ed., Madrid, España, McGraw-Hill Interamericana, 1995, p.123.

Bela Balassa,<sup>11</sup> distinguido estudioso de la Integración Económica, considera a esta como un “proceso que se encuentra acompañado de medidas dirigidas a abolir la discriminación entre unidades económicas pertenecientes a diferentes naciones. Vista como una situación de negocio, la integración viene a caracterizarse por la ausencia de varias formas de discriminación entre las economías nacionales”.<sup>12</sup>

La Integración Económica es también entendida desde un doble aspecto: como un “proceso” y como un “estado de cosas”.<sup>13</sup> En el primer caso, se refiere a la implementación de medidas cuya intención es eliminar la discriminación comercial; en el segundo caso, representa la ausencia de medidas de discriminación entre economías nacionales.<sup>14</sup>

En la práctica, los procesos de integración económica se materializan por medio de la eliminación gradual de políticas comerciales (arancelarias y no arancelarias) que obstaculizan el libre tránsito del intercambio comercial, esto con el fin de

---

<sup>11</sup> “En su uso cotidiano, la palabra integración denota la unión de las partes de un todo. En la literatura económica, el término integración económica no tiene un significado tan claro, algunos autores la incluyen dentro del concepto de integración social, otros agrupan las diferentes formas de cooperación internacional bajo este encabezado, y la argumentación se ha desarrollado tanto que la mera existencia de relaciones comerciales entre las economías nacionales independientes se ha tomado como un signo de integración”. Fuente: Bela Balassa, J.D., *Teoría de la integración económica*, UTEH, México, 1943, pp. 6 y 7.

<sup>12</sup> Bela Balassa, J.D., *Teoría de la integración económica*, UTEH, México, 1943, p. 7.

<sup>13</sup> Bela Balassa, J.D., *The Theory of Economic Integration*, Routledge, Londres, 1961, p. 1.

<sup>14</sup> Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques, *La integración comercial de América del Norte más allá del TLCAN*, México, Documentos de Análisis, noviembre de 2014, p. 10. [https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/docs/Doc\\_Analisis\\_Nov2014.pdf](https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/docs/Doc_Analisis_Nov2014.pdf).

suprimir las características diferenciales de cada país, tales como las barreras comerciales, el movimiento de factores productivos y la adopción de políticas industriales, tecnológicas y de competencia que pudieran tener repercusión nacional e internacional. Adicionalmente, se plantea que una integración económica requiere de la base de una política económica supranacional, es decir, que, conforme se avance en el proceso de integración se hará patente la necesidad de una coordinación de políticas nacionales financieras, monetarias, fiscales y de desarrollo para la toma de decisiones. Esto sólo sería posible con la conformación de instituciones que incluyan representantes de cada país, cuyo poder de decisión esté por encima del de los propios Estados, aunque para ello sea necesaria e indispensable la transferencia de una parte de las soberanías nacionales a instituciones comunes de carácter supranacional.<sup>15</sup>

La ausencia de las medidas de discriminación entre economías nacionales están determinadas de acuerdo con diversos niveles de liberalización económica y procesos de integración. Para efectos teóricos y como parámetro de medición existen, de manera general, cinco niveles o fases: a) Acuerdos Comerciales Preferenciales; b) Zona de Libre Comercio; c) Unión Aduanera; d) Mercado Común y; e) Unión Económica y Monetaria.

---

<sup>15</sup> Renato Javier, Santoscoy Arroyo, *op. cit.* pp. 42 y 43.

- **Fases de la Integración Económica.**

A) Acuerdos Comerciales Preferenciales.

Los Acuerdos Comerciales Preferenciales (ACP) son la modalidad más débil de la integración económica. Por medio de estos, los países otorgan acceso preferencial a ciertos productos de determinados países mediante la reducción de tarifas arancelarias, pero no las elimina totalmente.

B) Zona de Libre Comercio.

La etapa subsecuente a los ACP en el proceso de integración es la Zona de Libre Comercio (ZLC), por medio de la cual dos o más países suprimen los obstáculos comerciales existentes entre sí, pero cada uno mantiene su propio régimen comercial frente a terceros países. Es necesario precisar que dentro de las ZLC los productos de importación podrán ingresar en el área de algún país miembro con aranceles más bajos para después circular libremente por los otros países del área sin necesidad de una doble tributación.<sup>16</sup> Dicha situación puede controlarse – y en determinado caso evitarse– con la imposición de reglas de origen que establezcan un porcentaje mínimo de contenido nacional, garantizando así que la

---

<sup>16</sup> Villamizar Pinto, Hernando, *Introducción a la integración económica*, 2a ed., Santafé de Bogotá, Colombia, Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Colección Estudios de Economía, 2000, p. 21. [https://www.utadeo.edu.co/sites/tadeo/files/node/publication/field\\_attached\\_file/pdf-introduccion\\_a\\_la\\_integracion\\_economica-\\_pag.-\\_web-\\_10-15\\_0.pdf](https://www.utadeo.edu.co/sites/tadeo/files/node/publication/field_attached_file/pdf-introduccion_a_la_integracion_economica-_pag.-_web-_10-15_0.pdf).

liberalización arancelaria solo beneficie a los productos originarios de los países miembros de la ZLC.

#### C) Unión Aduanera.

En esta fase los países miembros proceden a la adopción de un arancel común, lo que se traduce en el establecimiento de barreras externas uniformes frente al resto del mundo.<sup>17</sup> La creación de una Unión Aduanera requiere indispensablemente de la armonización de elementos de políticas económicas a fin de crear óptimas condiciones de igualdad y sana competencia, además de no permitir la distorsión del comercio entre los países miembros.<sup>18</sup>

#### D) Mercado Común.

El Mercado Común es una de las formas más elevadas de integración económica. Además de acordar un arancel común frente a terceros países, dispone un sistema que permite la libre circulación de mercancías, servicios, personas, información, tecnología y capitales en combinación con el establecimiento de una sola nomenclatura entre los países miembros.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe, *Estado actual del proceso de integración en América Latina y el Caribe*, XLI Reunión Ordinaria del Consejo Latinoamericano, Caracas, Venezuela, 25 al 27 de noviembre de 2015, p. 11. <http://www.sela.org/media/2087801/15-estado-actual-proceso-integracion-foro-consejo-esp.pdf>

<sup>18</sup> Villamizar Pinto, Hernando, *op. cit.*, p. 21.

<sup>19</sup> Carvajal Contreras, Máximo, *Derecho Aduanero*, México, ed. Porrúa, 1993, p.41.

## E) Unión Económica y Monetaria.

Para la realización de la Unión Económica y Monetaria se requiere previamente la existencia de un mercado común acompañado de la armonización de políticas económicas de los países miembros para finalmente, concretizar una fusión en relación con la política monetaria o de las paridades de las monedas cuyo proceso de integración más elevado puede implicar la circulación de una moneda única y la instauración de un banco central común.<sup>20</sup>

En el contexto actual de la economía internacional, existe una forma de integración superior a la Unión Económica y Monetaria: la “Unión Política”. Esta última fase comprende, además del régimen homogeneizado a nivel monetario, fiscal, arancelario, migratorio y comercial, la integración a nivel gubernamental en donde los países miembros acuerdan conjuntamente una única forma de representación política y administrativa frente a la comunidad internacional.

Los esfuerzos para que una Unión Política se vean concretizados en la realidad aún no ha rendido frutos<sup>21</sup> y tal parece que, a juzgar por el actual panorama político, económico y diplomático, no son propicias las condiciones para la

---

<sup>20</sup> Petit Primera, José Gregorio, *La teoría económica de la integración y sus principios fundamentales*, Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura, Caracas, Venezuela, vol. XX, núm. 1, enero-junio de 2014 p. 142. <https://www.redalyc.org/pdf/364/36433515007.pdf>.

<sup>21</sup> Closa, Carlos y Molina, Ignacio (coords.), *El futuro de la Unión Europea*, Madrid, España, Real Instituto Elcano, Informe del 23 de abril de 2018, p. 53. <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/1305c333-9ff8-44f6-9a8e-ae1b55d3c6de/informe-elcano-23-el-futuro-de-la-union-europea.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=1305c333-9ff8-44f6-9a8e-ae1b55d3c6de>.

creación a corto plazo de este nivel de integración. Por esa razón y para fines teóricos del presente análisis, no se toma en cuenta dentro del listado de Fases de Integración Económica.

### 1.3. La integración económica regional norteamericana.

- **Antecedentes.**

A finales de los años ochenta y principios de los años noventa, México se encontraba inmerso dentro de una escena política internacional encaminada hacia a un fuerte cambio ideológico que traería consigo transformaciones económicas de gran impacto que contribuirían a propiciar un giro en la política comercial mexicana. Por una parte, los cambios suscitados a raíz de la caída de la Unión Soviética y el fin de la Guerra Fría, privaron a América Latina de la importancia estratégica que había tenido para Estados Unidos. Una vez desaparecida la amenaza del comunismo dentro del continente, Estados Unidos dejó de proveer la ayuda económica que hasta entonces había otorgado a los países latinoamericanos con el fin de evitar que éstos adoptaran el proyecto socialista,<sup>22</sup> de tal suerte que México se vió en la necesidad de poner en marcha nuevas estrategias comerciales con el fin de mantener la estabilidad económica nacional, además de buscar situarse en una posición lo suficientemente fuerte y ventajosa para lograr integrarse a las nuevas corrientes políticas y económicas que vendrían en los años posteriores.

---

<sup>22</sup> Garcíadiego, Javier et. al. *El TLCAN día a día. Crónica de una negociación*, México, Porrúa, 1994, p. 6.

Estados Unidos, como potencia imperante del nuevo régimen capitalista a finales del siglo XX, impuso como modelo económico el proteccionismo comercial<sup>23</sup> cuyos objetivos modificarían de manera sustancial la perspectiva comercial general y, en específico, fungió como un diferencial y catalizador en las futuras relaciones norteamericanas. México, envuelto inevitablemente en esta ola de actuaciones, fue particularmente afectado ya que previamente había iniciado su proceso de liberación comercial entre los años 1982 y 1988.<sup>24</sup> Fue así que, ante tal situación, a principios de 1990 el gobierno mexicano empezó a explorar la idea de llevar a cabo un acuerdo comercial con Estados Unidos; una alianza que debería defender a los productores nacionales frente a las medidas que impedían la entrada de productos al mercado estadounidense y que, simultáneamente, permitiera a México integrarse de lleno a los desarrollos de la economía internacional.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> El proteccionismo comercial busca favorecer a los productos y servicios de un país imponiendo limitaciones a las importaciones. Un gobierno establece una “política proteccionista” cuando ejecuta acciones que restringen de manera sustancial el comercio internacional con la intención de proteger a sus empresas y empleos de la competencia externa. El objetivo primario del proteccionismo se basa en elevar la competitividad de las industrias locales, el incremento del precio de las importaciones y el establecimiento de cuotas cuantitativas a los productos importados.

<sup>24</sup> Durante el gobierno de Miguel de la Madrid (1982-1988), México vivió una transición clave para el país: “De tener un Estado con una gran injerencia en la economía se adquirió una política de libre mercado” Véase: Reporte Índigo, “*Miguel de la Madrid: La herencia del Libre Mercado*, *Vanguardia*, México, 11 de abril de 2012. (En sección: Opinión) <https://vanguardia.com.mx/migueldelamadridlaherenciadellibremercado-1262093.html>

La visión del gobierno de De la Madrid estuvo orientado por una ideología neoliberal hacia el libre comercio, la globalización, la privatización y la desregulación. Véase: Redacción Animal Político, “*¿cómo fue el sexenio de Miguel de la Madrid?*”, *Animal Político*, México, 2 de abril de 2012. <https://www.animalpolitico.com/2012/04/como-fue-el-sexenio-de-miguel-de-la-madrid/>

<sup>25</sup> Garcíadiego, *op. cit.*, p. 6.

Para el caso de la relación con Canadá, la integración económica había comenzado desde 1965. Por lo tanto, la configuración de un acuerdo regional en Norteamérica fue en cierta medida un reconocimiento de que el proceso de integración pudiera ser una realidad logrando la implementación de normas explícitas para eliminar los diferenciales económicos y comerciales existentes.<sup>26</sup>

Las negociaciones de México con Estados Unidos y Canadá constituyeron la búsqueda de una salida frente al proteccionismo comercial de esos años y una posibilidad de consumir el anhelo mexicano por convertirse en un país industrializado y potencialmente fuerte dentro de la escena económica internacional.

- **La importancia de Norteamérica como potencia económica.**

Los procesos de globalización dentro de la nueva era de conformación de bloques comerciales representaban riesgos muy altos para aquel que quisiera competir de manera individual en el mercado internacional. La Comunidad Económica Europea, por ejemplo, evolucionó hacia la Unión Europea; por su parte, Asia encontró el punto de convergencia exitoso al contar con Japón como pivote en el proceso denominado “regionalismo abierto”.<sup>27</sup> La integración asiática se tipificó

---

<sup>26</sup> Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques, *op. cit.*, p.10.

<sup>27</sup> El regionalismo abierto se refiere a un tipo de estrategia de integración económica llevada a cabo por un país o región con el objetivo de facilitar el intercambio de bienes y servicios y coordinar políticas económicas comerciales tanto entre países vecinos como con el resto del mundo.

como una alianza en la que, si bien no medió ningún tratado, el objetivo que se perseguía era claro: hacer competir a sus integrantes en la economía mundial para ganar espacios comerciales y financieros.<sup>28</sup> Estos objetivos de competencia, comercio y finanzas resultan claramente semejantes a los motivos por los cuales economías vecinas buscan integrarse, tal como ha sucedido en el caso norteamericano.

A pesar de que Canadá y Estados Unidos contaban con un acuerdo previo, no fue hasta el establecimiento de las relaciones trilaterales por medio del TLCAN que la región de América del Norte despegó y se posicionó en el escenario económico internacional como una de las regiones comerciales más grandes e importantes en el mundo. La entrada en vigor de este Tratado conllevó un fuerte cambio de contenido político marcando la pauta de una nueva era en la configuración de la integración económica internacional, distinguiéndolo de los anteriores acuerdos de integración regional latinoamericanos e incluso de los de otras partes del mundo. El TLCAN, en sus inicios, no consideraba la posibilidad de traspasar o sumar temas más allá del libre comercio; notoriamente, las cosas han cambiado y en el presente existen planes y expectativas que señalan que la región de América del Norte se convertirá en algo más que un área destinada únicamente al comercio libre.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Zapata Martí, Ricardo, "De la geopolítica a la geoeconomía tendencias y perspectivas de la regionalización". En: *El nuevo sistema internacional. Una visión desde México*, México, SRE y FCE, 1999. p. 48.

<sup>29</sup> Vargas García, Elizabeth, *Hacia una comunidad de América del Norte: TLCAN plus o ASPAN*, Guadalajara, México, México y la Cuenca del Pacífico, vol. 10, núm. 28, enero-abril de 2007, p. 53. <http://www.redalyc.org/pdf/4337/433747604005.pdf>

En el siglo XX, América del Norte se convirtió en una potencia tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Estados Unidos y Canadá estrecharon sus lazos tras constatar que sus similitudes e intereses en común superaban con creces sus diferencias. México, por su parte, tomó la decisión de mirar al norte y reforzar sus vínculos económicos con Estados Unidos y Canadá. De esta forma, Norteamérica no solo se concibió como un bloque protegido sino como una economía integrada dentro de un sistema global. Los tres países comenzaron a distinguirse en conjunto como una de las economías regionales progresivamente más incorporadas al tiempo que asumían sus papeles individualmente.<sup>30</sup>

La geografía, los mercados y las decisiones de millones de individuos y miles de empresas, han convertido a América del Norte en una de las regiones más interdependientes del planeta. La región merece y requiere de atención considerando los retos actuales para forjar una perspectiva global norteamericana fomentando la cooperación y el diálogo público, haciendo de esto una prioridad en la agenda de los tres países. Una región más fuerte incrementará la seguridad y el bienestar de la región reforzando su influencia global.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> O'Neil, Shannon K. (dir.), *América del Norte. El momento de un nuevo enfoque*, trad. de Maria Riera Velasco y Carles Andreu Saburit, Nueva York, Estados Unidos, N° 71, Council on Foreign Relations, Informe del Grupo de Trabajo Independiente, pp. 3 y 4.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 16.

- **Postura de México ante la apertura comercial.**

La apertura comercial ejerce una influencia múltiple sobre la economía y ha contribuido tanto a la recuperación de la estabilidad macroeconómica como a una mayor eficiencia de la planta productiva en México; por un lado, ejerciendo un balance efectivo de los productos internos respecto de la competitividad de los productores y beneficiando a los consumidores ofreciéndoles mayores opciones de consumo; por el otro, ha desestimulado la producción en sectores en los que difícilmente se podía competir con estándares internacionales y ha contribuido a la reasignación de los recursos hacia actividades consideradas con alto potencial de desarrollo. México ha diversificado sus fuentes de inversión y, amén de la tradicional presencia que mantiene Estados Unidos, la gama de países con intereses y alianzas en México se ha ampliado.<sup>32</sup>

A pesar de los esfuerzos por fortalecer la economía mexicana a partir del establecimiento ideológico y político de la economía de mercado y la globalización, los resultados no han sido siempre los más favorables para ciertos sectores de la población. Inevitablemente, la búsqueda de nuevos mercados a través de modelos integracionistas, sobre todo con países desarrollados, ha obligado al gobierno mexicano a desarrollar políticas públicas tendientes al desarrollo del país bajo un contexto en donde los recursos técnicos, industriales, agrícolas y tecnológicos

---

<sup>32</sup> Noyola, Pedro y González Armando, "México y la apertura internacional", Revista *Foro Internacional*, México, vol. XXXIV, núm. 4, octubre-diciembre, 1994, p. 623. <https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/1368/1358>.

propios de la nación han sido insuficientes provocando una enorme desigualdad en los diferentes estratos sociales de la población mexicana.

Las consecuencias (buenas y malas) más palpables por la sociedad mexicana respecto de la apertura económica que hoy vivimos se comenzaron a gestionar durante el gobierno del presidente Carlos Salinas de Gortari a través de estrategias de corte neoliberal. Este tipo de políticas trajo como resultado la participación de México en la Ronda de Uruguay de la Organización del Comercio (OMC) y su ingreso como miembro de pleno derecho a la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) en 1994, lo cual permitió al país beneficiarse del acervo de información que producen estos organismos. Paralelamente a la negociación multilateral, México había comenzado una etapa de vinculación regional con sus fronteras económicas naturales.<sup>33</sup>

Hasta 1982 la actividad de los gobiernos mexicanos había sido fundamentalmente dirigida al acercamiento económico con Estados Unidos. Sin embargo, hacia la década de los noventa, la realidad de la globalización volvió imperativo crear un marco jurídico que brindara mayor seguridad y transparencia a una relación económica inevitablemente intensa.<sup>34</sup>

Estados Unidos y Canadá, por razones políticas, históricas y culturales, cuentan con una actitud sumamente protectora respecto a su independencia y soberanía

---

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 621.

<sup>34</sup> *Idem*.

nacionales,<sup>35</sup> a pesar de ello, los tres países decidieron instituir un novedoso proyecto que tenía como objetivo profundizar en la integración mutua respetando al mismo tiempo las soberanías nacionales.

Tras un largo y difícil proceso de negociación y aprobación legislativa el Tratado entró en vigor en 1994 con el objetivo de establecer mayor certidumbre en el acceso de las exportaciones y, específicamente relacionado con las reglas de origen, se buscó estipular normas claras para evitar la triangulación, fomentar la sana competencia y atraer la inversión.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> O'Neil, Shannon K. (dir.), *op. cit.*, p. 3.

<sup>36</sup> Noyola, Pedro y González Armando, *op. cit.* p. 621.

#### **1.4. El Tratado de Libre Comercio de America del Norte.**

- **¿Qué es el TLCAN?**

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) es un acuerdo comercial entre Estados Unidos, México y Canadá firmado en diciembre de 1992 y en vigor desde el 1 de enero de 1994. Entre sus objetivos, tal y como lo establece el Artículo 102 de dicho Tratado, se encuentran el establecimiento de una zona de libre comercio a través del favorecimiento y promoción de condiciones óptimas a la apertura comercial de América del Norte por medio de la eliminación sistemática de la mayoría de las barreras arancelarias del comercio entre los países signatarios para promover las condiciones de competencia leal, la protección de los derechos de propiedad intelectual, el establecimiento de procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del tratado, la solución pacífica de las controversias, la promoción de la cooperación trilateral, regional y multilateral encaminada a ampliar y mejorar los beneficios del Tratado, la facilitación de la circulación fronteriza de bienes y servicios, y el aumento de las oportunidades de inversión.

México, Estados Unidos y Canadá tuvieron diferentes razones, tanto internas como externas, que motivaron el establecimiento de un acuerdo comercial. El ingreso de México al esquema de libre comercio se justificaba de manera interna por el

agotamiento del modelo de sustitución de importaciones<sup>37</sup> y su incapacidad de generar un crecimiento económico sostenido. Este nuevo esquema liberal ofrecía la posibilidad de crear un mayor número de empleos de manera interna, pues la intención de México era exportar bienes y no mano de obra. Por medio del TLCAN y la instauración de una política neoliberal, México se proponía la reducción de aranceles al comercio exterior, la atracción de inversión extranjera directa y el control de la inflación.<sup>38</sup>

- **Resultados de México ante a la integración regional con el TLCAN.**

El discurso neoliberal reconoce a la integración económica regional como uno de los instrumentos que, junto con el multilateralismo, permiten una mayor apertura de la economía mundial. Sin embargo, de acuerdo con F. Perroux,<sup>39</sup> en la teoría económica tradicional la integración se reduce a la eliminación de los obstáculos al comercio y se subrayan los hechos del mercado y el intercambio pero no los de la producción; del mismo modo, con la integración se alude de manera explícita a la maximización (optimización) en el sentido tradicional del equilibrio walraso-

---

<sup>37</sup> El modelo de sustitución de importaciones consiste en establecer preferencia por los artículos manufacturados por la industria nacional frente a los fabricados en el extranjero. Este modelo fue adoptado en los años 40 bajo el sexenio de Manuel Ávila Camacho y su principal objetivo era convertir la actividad industrial en eje del desarrollo económico y de la acumulación del capital, y de esta forma pasar de una economía basada en la agricultura y la minería a otra en la que la industria fuera la base para el desarrollo económico del país.

<sup>38</sup> Velásquez Flores, Rafael, "Orígenes, objetivos y estructura institucional del TLCAN", en Velásquez Flores, Rafael. et. al. (coords.), *Retos e interrelaciones de la integración regional: Europa y América*, México, Universidad de Quintana Roo y Plaza y Valdés, 2003, pp. 224 y 225.

<sup>39</sup> Perroux, François, *Les force d'integration et le type d'intégration, L'Europe san rivages*, PUG, Grenoble, 1990, p. 429.

parentiano,<sup>40</sup> donde se dejan de lado las nociones de poder y de conflicto fundamentales para la comprensión de las relaciones económicas internacionales.<sup>41</sup>

El TLCAN plasmó las exigencias del capital transnacional para lograr el crecimiento económico y alcanzar el desarrollo en el marco del capitalismo. Sin embargo, con el paso del tiempo, el Tratado ha permitido un proceso acelerado de integración de la economía mexicana a la norteamericana, la cual ha sido subordinada y sin crecimiento económico, además con escasos logros en materia de bienestar para los mexicanos. En otras palabras, hasta el momento la estrategia gubernamental no ha sido satisfactoria en su propósito inicial de hacer crecer sosteniblemente la economía y, por supuesto, este fracaso apresuró el deterioro de las condiciones de vida de buena parte de la población del país y acentuó la polarización social.<sup>42</sup> Así, entre otros resultados desfavorables del TLCAN, se tiene que México es el socio obrero de la región y el más empobrecido de desde inicios del Tratado, situación que no parece cambiar ni tener solución.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> “Como a menudo lo afirmó Perroux, el equilibrio walraso-paretiano deja de lado las nociones de poder y de conflicto fundamentales para la comprensión de las relaciones económicas internacionales”. Citado por: Guillén Romo, Héctor en “*De la integración cepalina a a neoliberal en América Latina*”, Revista de Comercio Exterior del Banco de México, vol. 51, núm. 5, México, mayo 2001.

<sup>41</sup> Ornelas Delgado, Jaime, *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la crisis del campo mexicano*, Puebla, México, Revista de la Facultad de Economía-BUAP, año VIII, núm. 23, p. 28. <http://www.economia-snci.gob.mx/tlcan/docsup/313-833138316.pdf>.

<sup>42</sup> Según el INEGI, en una tendencia que coincide con el establecimiento de las políticas de liberación económica y apertura comercial, en México: “Las ganancias obtenidas en las últimas dos décadas han representado dos tercios del PIB, mientras que el monto total de las remuneraciones percibidas por los trabajadores experimentó un continuo deterioro”.

<sup>43</sup> Ornelas Delgado, Jaime, *op. cit.*, p. 29.

Recientemente, cuando diversos sectores en México plantearon la necesidad de renegociar el TLCAN aludiendo a lo obsoleto del instrumento debido a la falta de desarrollo y una nula mejora en los niveles de bienestar de la población, de inmediato surgieron voces en contrario proclamando los beneficios y logros cuantitativos que ha traído consigo el aumento del comercio con Estados Unidos y la expansión de la inversión extranjera directa en la economía mexicana, con lo que se pretende justificar su firma y vigencia.

El TLCAN nunca tuvo propósitos de desarrollo social pues los objetivos radicaban únicamente en hacer más eficiente y dinámica la economía regional.<sup>44</sup> Conviene entonces revisar los aspectos económicos con los que se pretende justificar el Tratado y conjugarlos con los intereses en materias actuales como en lo social, cultural, tecnológico o ecológico.

- **El TLCAN... 26 años después.**

El TLCAN ha implicado un cualitativo parteaguas en la estrategia comercial de México; como resultado, cadenas de valor como la electrónica, la aeronáutica y la automotriz han logrado un importante proceso de orientación hacia las exportaciones, mientras que otras cadenas de valor, como la del calzado, no han

---

<sup>44</sup> *Idem.*

podido beneficiarse de esta apertura comercial y se han orientado hacia el mercado interno.<sup>45</sup>

En términos generales y, contrario a lo esperado, desde el inicio de operaciones del TLCAN no se han logrado cerrar las brechas diferenciales entre México y sus socios comerciales como se esperaba; México, a la fecha, sigue careciendo de una base sólida negociadora frente al avasallador poder comercial de Estados Unidos y Canadá.

En un análisis del TLCAN entre 1994 y 2000 podemos concluir que la región logró incrementar significativamente su cooperación, mientras que a partir de 2001 se vivió un aparente estancamiento en términos comerciales y de integración.<sup>46</sup> En este segundo periodo, Estados Unidos ha sido masivamente desplazado por otros países –particularmente por China–<sup>47</sup> provocando un proceso de desintegración regional y el regreso de las ideas proteccionistas estadounidenses.

---

<sup>45</sup> Dussel Peters, Enrique, *La renegociación del TLCAN. Efectos arancelarios y el caso de la cadena de calzado*, Investigación Económica, vol. LXXVII, núm. 303, enero-marzo de 2018, p. 38. <http://dusselpeters.com/128.pdf>.

<sup>46</sup> Uno de los acontecimientos que dieron un vuelco en la situación de la región fueron los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001; se entró en una nueva dinámica en donde el tema de lo económico sigue siendo prioritario, fundamentalmente por las ventajas que el comercio y la inversión representan, pero ahora ha sido enlazado de manera muy estrecha con el tema de la seguridad. Ambos temas se configuran como puntos clave sobre los que girará la fórmula de las relaciones bilaterales y multilaterales. Véase: Vargas García, Elizabeth, *op. cit.*, p. 53.

<sup>47</sup> Dussel Peters, Enrique y Ortiz Velasquez, Samuel, “La nueva relación comercial entre América Latina y el Caribe y China: ¿promueve la infracción o desintegración comercial?”, en Dussel Peters, Enrique (coord.), *La nueva relación comercial de América Latina y el Caribe con China, ¿Integración o desintegración regional?*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2016, p. 43. <https://www.dusselpeters.com/100.pdf>.

La debilidad estructural del Ejecutivo y Legislativo Mexicano ante la falta de evaluación pública, aunada a la generalizada polarización de la sociedad mexicana y la existencia de un grupo pequeño de funcionarios y consultores altamente ideologizados, con poca capacidad de negociación ante las propuestas de la administración de Trump, han desencadenado una situación de severa desventaja para la toma de decisiones del gobierno mexicano en torno a las presiones por parte de Estados Unidos de modernizar el TLCAN.

Tomando en cuenta las preocupaciones y exigencias de la Administración Trump en el marco del TLCAN, una de las alternativas buscaría no sólo mantener sino también incrementar el grado de integración en el mediano plazo, por ejemplo, buscar que las cadenas de valor como la de la industria automotriz no solo reduzca el valor agregado regional, sino que lo incremente.<sup>48</sup> Desde esta perspectiva regional se podría mantener o modificar, si fuese necesario, lo conducente a las reglas de origen según lo establecido en el Tratado y prospectando que en un plazo de cinco años éstas aumenten para que se incentive la proveeduría y producción industrial. Adicionalmente, se sugiere que el nuevo Tratado considere como original a todo producto extra-TLCAN<sup>49</sup> siempre y cuando no exista fabricación del mismo en la región del Tratado. De esta forma, favorecería la entrada de países socios proveedores ajenos a la región, como China, Japón y otros países asiáticos, fomentado la inversión en la zona del TLCAN a mediano y corto plazo.

---

<sup>48</sup> Dussel Peters, Enrique, “La renegociación del...”, *cit.*, p. 40.

<sup>49</sup> *Ibidem*, p. 41.

Resultaba indispensable que el sector público en México iniciara una evaluación del TLCAN,<sup>50</sup> con la participación de las autoridades federales competentes además de los organismos empresariales, académicos, grupos sociales y expertos, que permitieran un efectivo análisis de las cadenas de valor en el país.<sup>51</sup> Con base en este proceso se podrán implementar estrategias y políticas acorde a estos resultados. La renegociación desde esta perspectiva permite una muy significativa oportunidad para vincular los propósitos generales del TLCAN con una estrategia nacional de desarrollo acompañada de instrumentos financieros, políticos, migratorios y comerciales de una sólida calidad.

- **Hacia una modernización del TLCAN: El nuevo Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).**

La normatividad establecida por el TLCAN a partir de su entrada en vigor permitió una importante actualización, modernización e integración de las relaciones económicas entre los países de América del Norte a partir de los años noventa. El Tratado representó un avance en la forma de negociación comercial, así como también la apuesta política para que la región, de manera conjunta, se posicionara fuertemente frente a los retos económicos que vendrían a raíz de los procesos de globalización.

---

<sup>50</sup> Véase: Dussel Peters, Enrique, Foro: “*Los escenarios de la renegociación del TLCAN, Geopolítica y la situación mundial de alimentos*”, Ciudad de México, México, Senado de la República, Comisión de Desarrollo Rural, junio de 2017. [http://www.senado.gob.mx/comisiones/desarrollo\\_rural/docs/tlcan/Dussel.pdf](http://www.senado.gob.mx/comisiones/desarrollo_rural/docs/tlcan/Dussel.pdf).

<sup>51</sup> Dussel Peters, Enrique, “La renegociación del...”, *cit.*, p. 41.

Diversos factores políticos y económicos provocaron que en el año 2017 el TLCAN, el tratado comercial más importante para México y uno de los más importantes en el mundo, temblara por su posible anulación. De entre las razones que motivaron la búsqueda para modificar las reglas establecidas por el Tratado figuran que la política ya no era la misma que en 1994, ni tampoco la forma de vida de la población, los recursos y mucho menos la tecnología digital. Fue así, que de manera apresurada, gracias a las presiones ejercidas por el gobierno del presidente Trump, México tuvo que hacer frente de manera “express” a una reestructuración de sus políticas comerciales para encontrarse en condiciones de negociar las nuevas reglas que regirían a nivel económico el trato con sus socios norteamericanos.

Los tres países mostraron interés en acordar los puntos para actualizar el TLCAN dando pie a la realización de diversas rondas de negociación iniciadas el 18 de mayo de 2017 y concluidas el 30 de noviembre de 2018 con la firma del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). Este nuevo acuerdo incorpora en su texto temas relevantes que en los años noventa no tenían esa calidad o simplemente no existían: la inclusión del comercio electrónico, la nueva tecnología en cuanto a las ventas y transacciones de carácter fiduciario, medidas anticorrupción, solución de controversias y actualización de las reglas de origen.

## **CAPÍTULO 2.**

### **LAS REGLAS DE ORIGEN EN EL COMERCIO INTERNACIONAL.**

## CAPÍTULO 2. LAS REGLAS DE ORIGEN EN EL COMERCIO INTERNACIONAL.

### 2.1. ¿Qué son las reglas de origen?

- **Concepto y definición de las reglas de origen.**

Las reglas de origen constituyen una herramienta indispensable en la actividad comercial internacional y en su acepción más básica, se definen como “el conjunto de disposiciones técnicas y jurídicas que determinan de manera específica dónde es que se ha producido determinado bien”.<sup>52</sup> De manera general, las reglas de origen son concebidas como las leyes, reglamentos y prácticas administrativas utilizadas para identificar el país de fabricación sustancial de las mercancías objeto de comercio internacional,<sup>53</sup> siendo el vínculo que une a una mercancía con un país en el cual se considera que ha sido generada.<sup>54</sup> En un sentido práctico, las reglas de origen pueden ser utilizadas como barreras no arancelarias con fines proteccionistas, resultando una herramienta imprescindible en los procesos de otorgamiento de preferencias aduaneras o en la imposición de sanciones por prácticas desleales al comercio.<sup>55</sup>

---

<sup>52</sup> Witker, Jorge, *Las reglas de origen en el comercio internacional contemporáneo*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2005, p. 26.

<sup>53</sup> Witker, Jorge (coord.) “Reglas de origen y procedimientos aduanales”, *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Análisis, diagnóstico y propuestas jurídicas*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1993, t. 1, p. 132. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/3/1060/8.pdf>

<sup>54</sup> Citado por Witker, Jorge: Beer, Claude-J y Trémeau, Henri, *Le droit douanier. Communautaire et national*, Droit des affaires et de l'entreprise, 6º ed., París, Francia, Economica, 1998, p. 124.

<sup>55</sup> Witker, Jorge (coord.), “Reglas de origen y procedimientos...”, *cit.*, p. 132.

La Convención Internacional sobre la Simplificación y Armonización de Procedimientos Aduaneros de 1974 (Convenio de Kyoto) nos brinda una definición técnica *ad hoc* a la naturaleza teórica y práctica de las reglas de origen definiéndolas como “disposiciones específicas, desarrolladas a partir de principios establecidos en las legislaciones nacionales o en convenios internacionales que un país aplica para determinar el lugar de origen de un bien”.<sup>56</sup> Así pues, las reglas de origen se dividen para su estudio y aplicación en dos tipos: aquellas nacidas a partir procesos legislativos nacionales (reglas de origen no preferenciales) y aquellas emanadas de la celebración de acuerdos comerciales preferenciales (reglas de origen preferenciales).

- **Tipos de reglas de origen.**

Determinar el origen de un producto en función de su procedencia es el principal objetivo técnico de las reglas de origen. Dicha determinación resulta necesaria para el otorgamiento de preferencias y ventajas o la imposición de sanciones como remedios comerciales. Estas medidas buscan regular la entrada y salida de mercancías en un país, de entre las que se distinguen dos tipos: las preferenciales y las no preferenciales.

---

<sup>56</sup> Organización Mundial de Aduanas, Rules of origin. Handbook. Consultado el 12 de agosto de 2014, en: [http://www.wcoomd.org/en/topics/origin/overview/~/\\_media/D6C8E98EE67B472FA02B06BD2209DC99.ashx](http://www.wcoomd.org/en/topics/origin/overview/~/_media/D6C8E98EE67B472FA02B06BD2209DC99.ashx) y Convenio de Kyoto, Anexo K (antes Anexo D).

## A) Preferenciales

Las reglas de origen preferenciales son aquellas que se aplican en el contexto de las relaciones entabladas entre dos o más Estados dependiendo enteramente de la existencia de un acuerdo comercial plenamente aceptado y establecido.<sup>57</sup> El trato preferencial implica esencialmente beneficios arancelarios,<sup>58</sup> no obstante, en algunos casos, además de los aranceles pactados, es posible establecer limitaciones cualitativas o cuantitativas a los productos importados.

Durante los últimos años y debido a la proliferación de las políticas comerciales integracionistas, ha sido notable la preferencia por la utilización de reglas de origen preferenciales, situación en donde los países cuentan con amplias facultades para establecer voluntariamente el régimen comercial que más les convenga, dotando de seguridad y certeza jurídica sus futuras prácticas comerciales.

## B) No preferenciales

Las reglas de origen no preferenciales son aplicables cuando no exista ninguna preferencia comercial previamente pactada. De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 1º del Acuerdo sobre Normas de Origen de la Organización Mundial del

---

<sup>57</sup> Navarro Varona, Edurne, *Las reglas de origen para las mercancías y servicios en la CE, EE.UU. y el GATT*, Madrid, España, Civitas Ediciones, 1995, p. 38.

<sup>58</sup> *Ibidem* p. 39.

Comercio se entiende por reglas de origen no preferenciales “las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas aplicadas para determinar el país de origen de los productos, siempre que tales normas de origen no estén relacionadas con regímenes de comercio contractuales o autónomos conducentes al otorgamiento de preferencias arancelarias que sobrepasen la aplicación del párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994”.<sup>59</sup>

De manera general, la utilización de cualquiera de los dos tipos de reglas depende de los intereses y capacidades comerciales de cada país, así como de sus objetivos políticos. En caso de que un país no cuente con un acuerdo comercial debidamente establecido con otro u otros Estados, este puede notificar sus intenciones para entablar relaciones comerciales por medio de las autoridades competentes encargadas de llevar a cabo los procesos de negociación dirigidos a establecer los criterios que a su parecer resulten convenientes para la determinación del origen de los productos, así como el régimen, los beneficios o imposiciones arancelarias.<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> Art 1º del GATT de 1994.

<sup>60</sup> Mientras no se disponga de una normativa multilateral vinculante respecto de las reglas de origen en relación con el comercio internacional no preferencial, los criterios o las legislaciones individuales de los países seguirán primado en esta materia. En este sentido, cabe destacar que el rango de las respuestas nacionales puede ser muy amplio. Por ejemplo, Estados Unidos y México cuenta con normativas nacionales bastante sólidas que se aplican a todas las importaciones de origen no preferencial, las cuales contienen disposiciones generales, así como también requisitos específicos que se aplican para determinados sectores económicos o productos particulares. Fuente: CEPAL, “Normas de origen y facilitación del comercio”, *Boletín FAL*, Edición 204, agosto, 2003, p. 5. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36039/1/FAL\\_Bolet%C3%ADn204\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36039/1/FAL_Bolet%C3%ADn204_es.pdf)

- **Importancia de las reglas de origen.**

En años anteriores, los aranceles ocupaban el lugar central en las negociaciones comerciales; actualmente, son las reglas de origen las que se colocan como uno de los temas medulares en dichas negociaciones en materia comercial, económica y de inversión.

Un correcto manejo y entendimiento de las reglas de origen conducirá firmemente hacia la concreción de acuerdos comerciales favorables para México, siendo este un país altamente privilegiado gracias a su localización geográfica, haciendo viable la adquisición de insumos y mercancías por medio de estructuras sólidas de libre comercio tanto en la costa Pacífica como en la Atlántica.

Las aportaciones tecnológicas y la apertura de divulgación del conocimiento en nuestros días han potencializado el desarrollo del comercio internacional. Diversos son los motivos que dotan de relevancia el estudio de las reglas de origen y uno de los más importantes –en gran medida, gracias a los altos avances tecnológicos– es la innegable facilidad con que las materias primas, partes o insumos necesarios para la fabricación de mercancías cruzan el planeta de un extremo a otro buscando las mejores condiciones en cuanto a ventajas comparativas y productivas haciendo que, de manera progresiva, se vean involucrados cada vez más países en la producción de una sola mercancía.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Fuente: Sitio Web oficial de la OMC: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/roi\\_s/roi\\_info\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/roi_s/roi_info_s.htm).

Dentro del ámbito del Derecho Comercial Internacional y, específicamente, de la regulación y determinación del origen de las mercancías, la utilización de las reglas de origen conlleva diferentes grados de discriminación comercial, de tal suerte que, si no existiese este tipo de discriminación, es decir, si las condiciones de acceso a los mercados fueran las mismas para absolutamente todos los países, resultaría inútil la existencia de estas reglas puesto que no sería necesario determinar preferencias o desventajas de cualquier tipo impuestas a los bienes importados o exportados de diferentes países.<sup>62</sup>

Finalmente, es también necesario su estudio para el manejo adecuado en razón de su naturaleza y amplia utilización, pues es recurrente que países hagan uso de ellas como un instrumento de política comercial pretendiendo tergiversar su uso para fines e intereses propios en los ámbitos de la política nacional e internacional.<sup>63</sup>

---

<sup>62</sup> Cabe señalar que algunos países realizan controles de origen en sus aduanas únicamente con fines estadísticos y de competitividad.

<sup>63</sup> Organización Mundial de Aduanas, *Manual de Normas de Origen*, p. 7. [http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/origin-handbook/normas-de-origen\\_handbook\\_esp.pdf](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/origin-handbook/normas-de-origen_handbook_esp.pdf).

## 2.2. Marco jurídico internacional de las reglas de origen.

- **La Organización Mundial del Comercio.**

La Organización Mundial del Comercio (OMC) se crea el 1º de enero de 1995, siendo la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países<sup>64</sup> constituyendo el marco institucional común para el desarrollo de las relaciones comerciales entre sus miembros.<sup>65</sup>

A pesar de la reciente creación de la OMC, su sistema de comercio tiene más de medio siglo de existencia, siendo su antecedente directo el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y de Comercio de 1947 (GATT del 1947), el cual desde ese año se propuso sentar las bases para el establecimiento de las reglas del sistema multilateral de comercio. No pasó mucho tiempo para que dentro del dinámico contexto del comercio internacional fuera necesaria una figura institucional ulterior al Acuerdo General; fue así que el GATT de 1947 dio paso a la creación de una organización internacional –no oficial– conocida también como “el GATT”. Gracias al proceso de evolución que tuvo tanto el Acuerdo como la misma Organización a lo largo de los años, así como el crecimiento de los intercambios comerciales entre países y el interés de estos por instituir un foro de negociaciones y solución de controversias, surgió la necesidad de crear una organización *de facto* encargada

---

<sup>64</sup> Este texto figura en el sitio web oficial de la OMC: [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/whatis\\_s/whatis\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/whatis_s.htm)

<sup>65</sup> Artículo 2º del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio.

de organizar, administrar y regir lo conducente al comercio internacional; fue entonces que, resultado de varias rondas de negociaciones –siendo la última y más importante la Ronda Uruguay desarrollada entre 1986 y 1994–, nace la Organización Mundial del Comercio.<sup>66</sup>

La OMC contribuye primordialmente al flujo del comercio con la mayor libertad posible sin que se produzcan efectos secundarios no deseables. En caso de que llegasen a ocurrir tales efectos o situaciones no deseables –como a menudo puede presentarse en las relaciones comerciales debido al surgimiento de intereses contrapuestos entre las naciones–<sup>67</sup> la OMC actúa como un foro neutral para el desarrollo de negociaciones y solución de diferencias sobre la base de principios de No Discriminación (Trato Nacional y Nación Más Favorecida), Comercio más abierto y previsible, y Transparencia y Trato especial para los miembros menos desarrollados.

Como resultado de los procesos de negociación entre los Estados miembros de la Organización respecto de una multiplicidad de temas relacionados con el comercio internacional, estos acuerdan redactar documentos en donde se estipulan los objetivos, acuerdos y obligaciones a los que se comprometen, a tales instrumentos

---

<sup>66</sup> Organización Mundial del Comercio, *Entender la OMC*, 5º ed., Ginebra, Suiza, División de información y Relaciones Exteriores de la OMC, 2015, p. 10. [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/whatis\\_s/tif\\_s/understanding\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/understanding_s.pdf)

<sup>67</sup> Organización Mundial del Comercio, *Acerca de la OMC*, Informe Anual 2012, Ginebra, Suiza, 2012, p. 2. [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/booksp\\_s/anrep\\_s/anrep12\\_chap1\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/anrep12_chap1_s.pdf).

se les conoce como “los Acuerdos de la OMC”, de entre los cuales, en razón del tema de estudio, destacaremos el Acuerdo sobre Normas de Origen.

- **Acuerdo sobre Normas de Origen.**

El Acuerdo sobre Normas de Origen de la OMC fue negociado durante la Ronda Uruguay consignado, al igual que la misma creación de la OMC, dentro de la Declaración de Marrakech del 15 de abril de 1994. Previa creación de este Acuerdo, el tratamiento multilateral de las normas de origen nunca se consideró completo ni sistemáticamente cubierto por el instrumento que al día de hoy es considerado como el antecedente directo del Acuerdo sobre Normas de Origen, el GATT de 1947.<sup>68</sup>

En una interpretación de este último instrumento, se reconoce la falta de precisión normativa respecto de la determinación del origen de las mercancías objeto del comercio internacional permitiendo que cada parte contratante gozara de entera libertad para establecer sus propias normas de origen incluso aplicando criterios diferentes según la finalidad de la reglamentación de que se tratara,<sup>69</sup> dejando ver su carácter abierto en cuanto a su marco ampliamente permisivo para que fuera el país importador, quien de conformidad con las disposiciones de su legislación,

---

<sup>68</sup> Este texto figura en la el sitio Web de la OMC: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/roi\\_s/roi\\_info\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/roi_s/roi_info_s.htm).

<sup>69</sup> Navarro Varona, Edurne, *op. cit.*, p. 41.

determinara si las mercancías eran originarias de un país, siempre y cuando se respetaran los principios básicos de la OMC.

Dentro de los objetivos legítimos del Acuerdo sobre Normas de Origen de la OMC se encuentran, esencialmente, la armonización y clarificación de las normas de origen de carácter no preferencial. Cabe señalar que si bien el Acuerdo sobre Normas de Origen se refiere únicamente al comercio internacional no preferencial, de todas maneras en su Anexo II, hace mención a las normas de origen preferenciales que sobrepasen la aplicación del Principio de Nación Más Favorecida (NMF) –Artículo I Parte I del GATT de 1994– respecto de la obligación por parte de los países miembros de mantener informada a la OMC acerca de las normas de origen específicas que estén contenidas en cada uno de los Acuerdos Comerciales Preferenciales existentes; Artículo XXIV del GATT de 1947, que también se conserva como Artículo XXIV del GATT de 1994.

Pese a los notables esfuerzos y avances alcanzados por la OMC, la misma organización estima poco probable que en el corto o mediano plazo se logre concretar la armonización pretendida en materia de reglas de origen no preferenciales. En efecto, cada uno de los países del mundo posee una realidad económica particular sobre la cual distintos socios comerciales pueden generar acciones diferentes y, en muchas ocasiones, adversas entre los Miembros.

Además, la variabilidad normativa dependiente del rubro o del producto de que se trate deviene como otro factor que socava la búsqueda de los procesos

armonizadores globales, aún considerados por algunos expertos como ideales utópicos. El panorama de las normas de origen no preferenciales resultará complicado para los años próximos mientras no se disponga de una normativa multilateral vinculante haciendo que las diferentes legislaciones nacionales se rijan bajo criterios comunes y unificantes que hagan más fácil la determinación del origen de las mercancías. Por el contrario, la preferencia por acuerdos preferenciales bilaterales o regionales, así como la interdependencia cada vez mayor del comercio y la economía con asuntos internacionales como la migración y la seguridad nacional, hacen que los países opten por prescindir de negociaciones multilaterales en materia de origen, continuando con el establecimiento de reglamentos técnicos a nivel nacional respondiendo a objetivos económicos particulares.<sup>70</sup>

- **Organización Mundial de Aduanas.**

La Organización Mundial de Aduanas es un organismo creado en 1947 por la iniciativa de trece gobiernos a fin de estudiar el funcionamiento del sistema aduanal para el establecimiento de uniones intereuropeas con el objetivo de adaptarse a los principios del GATT de 1947 constituyéndose el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA). Después de ver los primeros resultados del CCA se comenzó a trabajar en la unión integrándose cada vez más países hasta que en el

---

<sup>70</sup> *Ibidem*, p. 20.

año 1994 el Consejo cambia su nombre a Organización Mundial de Aduanas (OMA).<sup>71</sup>

Actualmente, la OMA es la organización intergubernamental e internacional que se ocupa de los procedimientos aduaneros que rigen el comercio entre los países, desde la aplicación correcta de las medidas regulatorias del ingreso o salida de mercancías hasta la prevención de contrabando o falsificación, protegiendo los derechos de autor y las condiciones acordadas en los tratados internacionales.<sup>72</sup>

La facilitación del comercio, en el contexto de la OMA, significa la eliminación de las restricciones innecesarias. La misma Organización argumenta que esto puede alcanzarse a través de la aplicación de técnicas y tecnologías modernas, al mismo tiempo que se mejora la calidad de los controles de una manera internacionalmente armonizada. De igual forma, la OMA fomenta la capacidad y provee de asistencia técnica a los Miembros como una forma de dar apoyo a sus esfuerzos de modernización colaborando en la elaboración, análisis y administración de instrumentos, herramientas y estándares internacionales relacionados con la aplicación uniforme de sistemas aduaneros simplificados y

---

<sup>71</sup> Rojas, Oscar Eduardo. *Las Agencias de Aduana en Colombia bajo la óptica de la Futura Norma por la cual se modifica el Decreto 2685 de 1999*. Monografía para obtener el título de Abogado. Universidad de Cartagena. Cartagena, 2015. <http://repositorio.unicartagena.edu.co:8080/jspui/bitstream/11227/1437/1/LAS%20AGENCIAS%20DE%20ADUANA%20BAJO%20LA%20OPTICA%20DE%20LA%20FUTURA%20NORMA%20POR%20LA%20CUAL%20SE%20MODIFICA%20EL%20DECRETO%202685%20.pdf>.

<sup>72</sup> Quiñones Rivera, Olivia, “Qué es la Organización Mundial de Aduanas”, México, *Revista Comercio y Aduanas*, diciembre, 2012. <https://www.comercioyaduanas.com.mx/aduanas/aduana/organizacion-mundial-aduanas-que-es/>

efectivos, así como de procedimientos que rigen el movimiento transfronterizo de mercancías, personas y medios de transporte.

- **Comité Técnico sobre Reglas de Origen y Comité sobre Normas de Origen.**

De acuerdo con el Artículo 4º del Acuerdo sobre Normas de Origen, las negociaciones sobre armonización son llevadas a cabo en dos órganos: el Comité Técnico de Reglas de Origen<sup>73</sup> auspiciado por la OMA y el Comité de Normas de Origen de la OMC.<sup>74</sup> Así también, para cumplir con los objetivos establecidos, todo producto que se comercialice debe tener asignado un país de origen y para tal efecto debe estar regido por reglas que le aseguren dicha asignación, tal como se expresa en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.<sup>75</sup>

El Comité Técnico sobre Normas de Origen examina los aspectos técnicos-aduaneros de las negociaciones para los procesos de asignación de origen y los

---

<sup>73</sup> El Comité Técnico de Normas de Origen de la OMA se estableció en 1995 en virtud del Acuerdo sobre Normas de Origen de la OMC, y desde entonces, ha llevado a cabo los principales trabajos de armonización de las normas de origen no preferenciales. Después de establecer el marco general de las normas de origen armonizadas y terminar con toda la labor técnica necesaria, en junio de 1999 el CTNO remitió casi 500 cuestiones pendientes al Comité de Normas de Origen de la OMC para que este procediera a su examen y decidiera al respecto. Fuente: Página oficial de la OMC: [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/coher\\_s/wto\\_wco\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/coher_s/wto_wco_s.htm)

<sup>74</sup> Carvajal Contreras, Máximo, "Las reglas de origen, sus efectos y consecuencias", Veracruz, México, *Revista Reflexiones Jurídicas Veracruzana especializada en Derecho y Ciencia Política*, Año 1, Nº 2, Mayo 2001, p. 113. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3228/7.pdf>.

<sup>75</sup> *Idem*.

resultados obtenidos son enviados al Comité de Normas de Origen de la OMC en calidad de opiniones y recomendaciones. Estos resultados incluyen interpretaciones sobre dos grupos de productos: aquellos para los cuales ya se han acordado reglas de origen y para los que no. El Comité de Normas de Origen de la OMC recibe dichas recomendaciones técnicas y emprende negociaciones con miras a resolver aquellos aspectos, principios y grupos de productos sobre los cuales no se ha logrado consenso.<sup>76</sup>

- **Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.**

Para complementar los instrumentos que buscan la armonización de las reglas de origen a nivel internacional, se encuentra el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Sistema Armonizado o SA) desarrollado por la OMA.

El SA se define como una nomenclatura internacional polivalente tendiente a facilitar el intercambio comercial y de información unificando y clarificando la descripción y clasificación de mercancías por medio de una codificación común dentro del comercio internacional. El SA es usado para la determinación de aranceles y la recopilación de estadísticas externas de comercio, así como también es empleado de manera extensiva por los gobiernos, las organizaciones internacionales y el sector privado con propósitos fiscales, de política exterior,

---

<sup>76</sup> *Ibidem*, p. 114.

monitoreo de mercancías controladas, tarifas de flete, estadísticas de transporte, control de precios, control de cuotas, investigación y análisis económico.<sup>77</sup>

- **Convenio de Kyoto.**

La Organización Mundial de Aduanas crea en 1974 el Convenio Internacional sobre la Simplificación y Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto). Este instrumento forma parte de las herramientas con las que la OMA pretendía concretar sus objetivos sobre la facilitación del comercio y la unificación de criterios aduanales. El Convenio de Kyoto busca disminuir las divergencias existentes entre los regímenes aduaneros de los distintos países que pudieren obstaculizar el comercio. En ese sentido, las normas contenidas en el Convenio de Kyoto están orientadas a alcanzar un alto grado de simplificación y armonización a nivel mundial.<sup>78</sup> Desde su entrada en vigor ha desempeñado un papel fundamental no solo en el mejoramiento de los procedimientos aduaneros sino también en el crecimiento del comercio internacional y el desarrollo económico de los países bajo la premisa de que las aduanas y los procesos aduaneros no deben ser utilizados como barreras al comercio internacional.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> Organización de las Naciones Unidas, *Guía para la implementación de la Facilitación del Comercio*, 2012. <http://tfig.unece.org/SP/contents/org-wco.htm>

<sup>78</sup> Juárez Allende, Héctor y Oscar Conde, Tristan, “Latinoamérica y el Convenio de Kyoto Revisado”, México, *La revista mexicana de comercio exterior*, Edición Electrónica n° 2, 2013, pp. 13 y 14. <https://www.estrategiaaduanera.mx/page/33/?dir=desc&limit=10&order=name>.

<sup>79</sup> Trejo Vargas, Pedro, “Modernización de las aduanas y ¿un nuevo código aduanero?”, México, *Revista Cultura Jurídica*, N° 4, Diciembre 2010- Febrero 2011, p. 20. [https://www.derecho.unam.mx/investigacion/publicaciones/revista-cultura/pdf/CJ2\\_Art\\_1.pdf](https://www.derecho.unam.mx/investigacion/publicaciones/revista-cultura/pdf/CJ2_Art_1.pdf).

A raíz del incremento en el comercio global, el desarrollo tecnológico y la necesidad de disminuir costos con aduanas más modernas a través de la facilitación para la adhesión y la ejecución de las normas así como también la búsqueda de una mayor certeza jurídica en el cumplimiento de las obligaciones comerciales, la OMA concluyó en 1999 la revisión y actualización del Convenio de Kyoto: El “Convenio de Kyoto Revisado” (CKR), en cual incorpora nuevos elementos regulatorios desarrollados para aumentar la eficiencia del despacho de mercaderías sin comprometer el control aduanero.<sup>80</sup>

Desde una perspectiva interna del Derecho, es necesario tomar en cuenta que México nunca se adhirió al Convenio de Kyoto y por lo tanto, sus normas no resultaban vinculantes para nuestro país; no obstante, sirvió influyentemente como modelo para que, con base en acciones y propuestas legislativas, el gobierno federal modernizara los procedimientos y administración de las aduanas mexicanas con el objetivo de llevar a cabo cambios económicos, comerciales y jurídicos encaminados a lograr una armonización y facilitación del comercio exterior de México.

Con base en los esfuerzos armonizadores del gobierno mexicano a nivel internacional, después de más de 18 años, el 21 de agosto de 2018 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el *Decreto por el que se aprueba el Protocolo de Enmienda del Convenio Internacional sobre la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros*, conocido como la “Versión Revisada del Convenio de

---

<sup>80</sup> Juárez Allende, Héctor y Oscar Conde, *op. cit.*, p. 14.

Kyoto de la Organización Mundial de Aduanas”, hecho en Bruselas el 26 de junio de 1999.<sup>81</sup>

La adhesión de México a este instrumento internacional representa una gran oportunidad para consolidar los avances en materia aduanera haciendo del comercio internacional un pilar esencial para el desarrollo económico del país, manifestando su compromiso por armonizar la legislación nacional con los principios y normas de carácter multilateral del Convenio Revisado de Kyoto, la OMA, y en general los instrumentos internacionales en materia comercial de los que México es parte.

---

<sup>81</sup> Decreto por el que se aprueba el Protocolo de Enmienda del Convenio Internacional sobre la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros, hecho en Bruselas el veintiséis de junio de mil novecientos noventa y nueve. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5535368&fecha=21/08/2018](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5535368&fecha=21/08/2018).

### **2.3. Marco jurídico de las reglas de origen en México.**

- **Ley de Comercio Exterior.**

En México, el marco normativo de las reglas de origen se encuentra plasmado en la Ley de Comercio Exterior, la cual establece entre sus objetivos el regular y promover el comercio exterior, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del país, integrar adecuadamente la economía mexicana con la internacional, defender la planta productiva de prácticas desleales del comercio internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población.<sup>82</sup> Asimismo, de manera específica y por medio de la Secretaría de Economía a través de la Comisión de Comercio Exterior,<sup>83</sup> también se busca fomentar la creación, aumento, disminución o supresión de aranceles, así como también establecer las medidas para regular o restringir el tránsito de mercancías extranjeras por el territorio nacional.<sup>84</sup>

La Ley de Comercio Exterior cumple un rol esencial al establecer las bases por las que se regirá el intercambio de bienes con otros países guardando el control de la entrada y salida de mercancías así como su procedencia para la determinación de las obligaciones fiscales a las que pueda ser sujeto el producto, también establece los procedimientos para el mantenimiento del control aduanero y la protección de

---

<sup>82</sup> Artículo 1° de la Ley de Comercio Exterior.

<sup>83</sup> Artículo 6° de la Ley de Comercio Exterior.

<sup>84</sup> Artículo 4° de la Ley de Comercio Exterior.

la industria nacional en caso de comercio desleal respecto de la determinación del origen, brindando claridad jurídica a efecto de las posibles preferencias arancelarias, sanciones administrativas, marcado de país de origen, aplicación de cuotas compensatorias, entre otras medidas.<sup>85</sup>

- **Secretaría de Economía.**

De acuerdo con el Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Ejecutivo Federal, a través de las distintas Secretarías, participa en la regulación y supervisión las diversas actividades vinculadas con el comercio exterior.<sup>86</sup> En México, la Secretaría de Economía es considerada la autoridad principal en materia comercial encargada de formular y conducir la política general de comercio exterior.<sup>87</sup>

De manera específica, la Secretaría de Economía, de acuerdo con el artículo 5° de la Ley de Comercio Exterior cuenta con las siguientes facultades:

*Artículo 5o.- Son facultades de la Secretaría:*

- I. Estudiar, proyectar y proponer al Ejecutivo Federal modificaciones arancelarias;*
- II. Tramitar y resolver las investigaciones en materia de medidas de salvaguarda, así como imponer las medidas que resulten de dichas investigaciones;*

---

<sup>85</sup> Artículo 9° de la Ley de Comercio Exterior.

<sup>86</sup> Artículo 4° de la Ley de Comercio Exterior.

<sup>87</sup> Artículo 5° de la Ley de Comercio Exterior.

- III. *Estudiar, proyectar, establecer y modificar medidas de regulación y restricción no arancelarias a la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías;*
- IV. **Establecer las reglas de origen;**
- V. *Otorgar permisos y asignar cupos de exportación e importación;*
- VI. *Establecer los requisitos de mercado de país de origen;*
- VII. *Tramitar y resolver las investigaciones en materia de prácticas desleales de comercio internacional, así como determinar las cuotas compensatorias que resulten de dichas investigaciones;*
- VIII. *Asesorar a los exportadores mexicanos involucrados en investigaciones en el extranjero en materia de prácticas desleales de comercio internacional y medidas de salvaguarda o en cualquier otro procedimiento del que pueda resultar una restricción a la importación en otros países;*
- IX. *Coordinar las negociaciones comerciales internacionales con las dependencias competentes cuando así lo solicite la Secretaría, con los sectores productivos;*
- X. *Expedir las disposiciones de carácter administrativo en cumplimiento de los tratados y convenios internacionales en materia comercial de los que México sea parte;*
- XI. *Establecer los programas y mecanismos de promoción y fomento de las exportaciones, así como las disposiciones que los rijan, escuchando a los sectores productivos e instituciones promotoras del sector público y privado;*
- XII. *Emitir reglas que establezcan disposiciones de carácter general en el ámbito de su competencia, así como los criterios necesarios para el cumplimiento de las leyes, acuerdos o tratados comerciales internacionales, decretos, reglamentos, acuerdos y demás ordenamientos generales de su competencia y;*
- XIII. *Las demás que le encomienden expresamente las leyes y los reglamentos*

De acuerdo con el artículo citado, la mayoría de las facultades expresas que se le brindan a la Secretaría de Economía versan sobre el fomento al comercio exterior

y la amplia protección y desarrollo del comercio internacional de México con el mundo. Dentro de estas facultades se encuentra el establecimiento tanto de las reglas de origen no preferenciales (Normas Oficiales Mexicanas), y de las preferenciales, establecidas bajo negociaciones con diferentes países y en foros multilaterales.

La Secretaría de Economía hasta 2018, era la encargada de conducir las negociaciones comerciales internacionales –apoyada con opiniones, asesora y dictámenes de otras Secretarías de Estado relacionadas con alguna materia específica–. A partir del cambio de administración en 2019, la Secretaría de Relaciones Exteriores se convirtió en la nueva encargada de gestionar las negociaciones comerciales a través de la diplomacia económica sin dejar de lado la colaboración técnica de la Secretaría de Economía.

- **Comisión de Comercio Exterior.**

La Comisión de Comercio Exterior de la Secretaría de Economía es el órgano de consulta obligatoria de las dependencias y entidades de la administración pública federal<sup>88</sup> en relación con las actividades negociadoras en materia de comercio internacional sin perjuicio de las facultades que correspondan a otras dependencias del Ejecutivo Federal; asimismo, está encargada de emitir opinión en los asuntos de comercio exterior de conformidad con lo establecido en el propio ordenamiento y tendrá a su cargo la emisión de opiniones respecto de la

---

<sup>88</sup> Artículo 6º de la Ley de Comercio Exterior.

conveniencia de la adopción de medidas como el establecimiento, aumento, disminución o eliminación de reglas de origen, aranceles, cupos, medidas de salvaguardia, entre otras, previo a su expedición y durante su vigencia.<sup>89</sup>

Es importante señalar que las opiniones emitidas por la Comisión de Comercio Exterior no son obligatorias ni vinculan al Presidente de la República cuando en uso de las facultades extraordinarias para legislar,<sup>90</sup> aumenta, disminuye o suprime las cuotas de las tarifas de exportación e importación expedidas por el Congreso de la Unión, crea o deroga otras, restringe o prohíbe las importaciones, exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional, o de realizar cualquier otro propósito en beneficio del país.<sup>91</sup>

- **Tratados Internacionales.**

Si bien la mayoría de las referencias a las reglas de origen dentro de la Ley de Comercio Exterior están enfocadas a las de tipo no preferenciales, la misma Ley establece que el origen de las mercancías se determinará conforme a las reglas que establezca la Secretaría de Economía o en su caso, para los efectos que así

---

<sup>89</sup> Artículo 9º de la Ley de Comercio Exterior.

<sup>90</sup> Artículo 131, Párrafo 2, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

<sup>91</sup> Tesis II.8o.4a, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Décima Época, t. II, agosto de 2012, p. 1665.

se determinen, conforme a las reglas establecidas en los tratados o convenios internacionales de los que México sea parte.<sup>92</sup>

La práctica, estudio y administración de las reglas de origen preferenciales se sitúan en el centro de los Tratados de Libre Comercio suscritos por México definiendo las condiciones por las cuales el gobierno mexicano, a través del Ejecutivo Federal, negocian el establecimiento de condiciones recíprocas sobre el acceso preferencial a los mercados para los productos provenientes de los países interesados en formalizar sus relaciones comerciales a través de un Tratado o Acuerdo.<sup>93</sup>

Los TLC consagran –en su parte general– las bases por las cuales los países convienen voluntariamente en acordar normas claras respecto de cualquier asunto relacionado con sus intercambios comerciales, destacando el establecimiento de requisitos mínimos necesarios para la determinación del origen, es decir, criterios aplicables a las “mercancías enteramente obtenidas”; el cumplimiento del requisito sobre transformación sustancial, los cuales quedan precisados para productos específicos en las normas por producto específico que figuran en un anexo o

---

<sup>92</sup> Artículo 9º, Párrafo II de la Ley de Comercio Exterior.

<sup>93</sup> Existe una extensa variedad de combinaciones de reglas de origen por cada producto o régimen en los TLC. Las ventajas derivadas de estos Tratados se limitan a los “productos originarios”, y, de manera general, en los textos de los TLC’s se remite a una parte específica del mismo con el nombre de “Anexo” o “Protocolo” en donde se agrupan las disposiciones relativas a la determinación del origen. Fuente: Organización Mundial de Aduanas, “Compendio del Origen”, *Conferencia Mundial de la OMA sobre el Origen*, Adís Abeba, Etiopía, Mayo, 2017, p. 14. [http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/guidelines/wco\\_origin\\_compendium\\_es.pdf?db=web](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/guidelines/wco_origin_compendium_es.pdf?db=web)

protocolo aparte, o como una prescripción general;<sup>94</sup> la descripción general de los métodos de cálculo; las distintas definiciones; la utilización de acumulación; tolerancias generales (normas *de minimis*); operaciones que no califican u operaciones insuficientes; disposiciones específicas (trato aplicable a los accesorios, piezas de repuesto, herramientas, envases, etc.); además de las disposiciones detalladas sobre la certificación y la verificación del origen.<sup>95</sup>

De esta manera, los TLC han tomado gran relevancia en la práctica jurídica internacional como una fuente de derecho preponderante en el desarrollo comercial de los países, incluso en ámbitos que van más allá de lo meramente económico, como en los temas migratorios, de seguridad nacional, tecnológicos y ambientales, por mencionar algunos de ellos.

Un estudio profundo en lo jurídico, económico y comercial de las diferentes disciplinas que conforman actualmente los TLC y, en específico, los tratados comerciales norteamericanos nos brindará las herramientas suficientes para lograr posicionar a México en una situación de éxito dentro de la región por medio de un buen manejo de la diplomacia comercial, la política exterior y una adecuada estrategia de fomento al comercio transfronterizo que beneficiará a la mayoría de la población mexicana a través de un eficiente y sustentable desarrollo económico

---

<sup>94</sup> Las disposiciones sobre reglas de origen en los TLC versan sobre temas muy variados y respecto de industrias o sectores con alta sofisticación que suelen requerir de disposiciones técnicas especiales para un sector técnico especializado en específico como la industria automotriz o las telecomunicaciones.

<sup>95</sup> Organización Mundial de Aduanas, *op. cit.*, p. 14.

dentro de los márgenes y beneficios otorgados según lo establecido en el TLCAN y el recientemente creado T-MEC.

## **CAPÍTULO 3.**

### **DEL LIBRE COMERCIO AL COMERCIO ADMINISTRADO.**

## CAPÍTULO 3. DEL LIBRE COMERCIO AL COMERCIO ADMINISTRADO.

### 3.1. Marco histórico y conceptual.

- **Antecedentes.**

*“Lo importante no es la riqueza de cada nación sino la de todas las naciones”.*

Este postulado, atribuido a Adam Smith<sup>96</sup> en el siglo XVIII, es uno de los pilares fundamentales del actual pensamiento ideológico del Libre Comercio. Smith, en su obra *“La Riqueza de las Naciones”* critica las ideas mercantilistas del proteccionismo que restringían la entrada de los bienes extranjeros; el autor sostenía que el comercio internacional abierto era capaz de aumentar el tamaño de los mercados contribuyendo al desarrollo eficiente de los países siempre y cuando estos se especializasen en la producción de aquellos bienes que

---

<sup>96</sup> Adam Smith. Escocés de nacimiento y considerado el fundador y mayor exponente de la economía clásica. Basa su ideario en el sentido común. Frente al escepticismo, defendía el acceso cotidiano e inmediato a un mundo exterior independiente de la conciencia. Smith creía que el fundamento de la acción moral no se basa en normas ni en ideas nacionales, sino en sentimientos universales, comunes y propios de todos los seres humanos. Su libro, *La riqueza de las naciones* (1776), fue esencialmente un estudio acerca del proceso de creación y acumulación de riqueza, tema ya abordado por los mercantilistas y fisiócratas, pero sin el carácter científico de la obra de Smith. Véase: Smith, Adam, *La riqueza de las naciones*, Titivillus, Trad. Carlos Rodríguez Braum, 2015. <http://ceiphistorica.com/wp-content/uploads/2016/04/Smith-Adam-La-Riqueza-de-las-Naciones.pdf>.

requirieran para su producción de menores esfuerzos y recursos en comparación con la requerida por otro país;<sup>97</sup> a ello le llamó “*ventaja absoluta*”.<sup>98</sup>

En años subsecuentes, el economista David Ricardo<sup>99</sup> amplió la tesis de Smith en su obra “*Principios de Economía*” introduciendo el concepto de “*ventaja comparativa*”, definida como aquella ventaja en virtud de la cual un país se encuentra en condiciones de producir un bien con un costo de oportunidad más bajo en comparación de otros países, es decir, que tenga que invertir una cantidad menor de recursos para producir la mercancía final. Por ejemplo: *Si el país “X” es mejor produciendo carros, pero no presenta ventajas en la producción de gomas, se contrata al país “Y” para proveer dichas gomas, quien sí tiene ventajas en la producción de las mismas. Esto permite que el país “X” obtenga mejores costos para la producción del carro final, ya que la decisión de producir un carro con*

---

<sup>97</sup> García Escobar, Álvaro, “De la ventaja comparativa a la ventaja competitiva: Una explicación al comercio internacional”, Santiago de Cali, Colombia, *Publicaciones ICESI*, N° 60, julio-septiembre, 1996, p. 47. [https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/publicaciones\\_icesi/article/view/640/640](https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/publicaciones_icesi/article/view/640/640)

<sup>98</sup> De acuerdo con esta teoría, en el utópico caso de que el país tenga ventajas absolutas en todos sus bienes, no tendría necesidad ni interés por entablar relaciones comerciales internacionales; evidentemente, no es el caso ni tampoco lo fue en la época de Smith, razón por la cual el autor explica su teoría como necesaria para el crecimiento y progreso de las naciones.

<sup>99</sup> David Ricardo es considerado el principal representante de la Escuela Clásica, su pensamiento ha influido en las más diversas tendencias económicas, y en las realidades prácticas de casi todas las naciones. Sus principios constituyen el fundamento de la economía política. A él se deben algunas interesantes ideas como la teoría del valor del trabajo, teoría de los costos comparativos del comercio internacional y determinación de la renta de la tierra. Sus escritos aventajan en precisión lógica y rigor teórico a los de Adam Smith. Véase: Anaya Díaz, Alfonso, “David Ricardo y la Teoría Clásica de los Salarios”, México, *Revista Latinoamericana de Economía*, Vol. 8, N°31, agosto de 2013. <http://www.revistas.unam.mx/index.php/pde/article/view/41057/37353>.

*gomas del país “Y” les genera mayor beneficio que producir el carro con sus propias, no obstante, el país “X” podría producir gomas.*<sup>100</sup>

A partir de estos dos autores impulsores del liberalismo económico, en años posteriores y debido al diverso contexto vivido en las distintas naciones europeas, las Teorías Clásicas de la Economía fueron modificándose hasta dar paso a nuevas posturas ideológicas denominadas “Teorías Neoclásicas”.<sup>101</sup> Estas nuevas corrientes, si bien se basan en las ideas clásicas de las ventajas comparativa y absoluta, se diferencian de aquellas pues consideran que los patrones del flujo de mercancías también dependen de las condiciones del entorno y no solamente de la productividad del trabajo y materias primas.<sup>102</sup>

Los neoclásicos añaden como variables de estudio la inversión extranjera, ya que estas teorías se enfocan en el flujo de bienes y servicios separados analíticamente de la corriente de factores productivos –capital y trabajo–, dirigiendo los resultados hacia el entendimiento y mejoramiento de la economía internacional en su conjunto;<sup>103</sup> las ganancias del comercio y los efectos del crecimiento económico

---

<sup>100</sup> Amaro, César, “Ventaja Comparativa vs. Absoluta”, República Dominicana, *Analytica, Inteligencia Económica y Estrategias de Negocios*, noviembre 2016. <https://www.analytica.com.do/2016/11/macroconcept-ventaja-comparativa-vs-absoluta/>.

<sup>101</sup> Autores destacados de la Escuela Neoclásica fueron Alfred Marshall (fundador de la Teoría del equilibrio parcial); Léon Walras (fundador de la Teoría del equilibrio general); Knut Wicksell e Irving Fisher (Monetarismo); Arthur Pigou y Vilfredo Pareto (Economía del Bienestar); entre otros.

<sup>102</sup> Facultad de Economía de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, “*Teoría Neoclásica del Comercio Internacional*”, Ecuador, Economía y Finanzas Internacionales 2020. <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional>.

<sup>103</sup> Villarreal, René (comp.), *Economía internacional, I. Teorías clásica, neoclásica, y su evidencia histórica*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979, p. 386.

en condiciones de competencia perfecta; la utilización de la misma tecnología; los factores productivos móviles entre sectores de un mismo país e inmóviles entre países y; la relación entre los países desarrollados (con el factor capital) y los países en desarrollo (con el factor trabajo).<sup>104</sup>

El comercio internacional basado en las ideas librecambistas, siempre ha partido del siguiente postulado: Cada país ha de buscar en el exterior aquello que le resulte más costoso proveerse por sí mismo en el interior. Es pues, que el principio de las ventajas absolutas y comparativas (teorías clásicas), aunado a las posteriores adecuaciones de éstas para su eficiente funcionamiento en el contexto actual (teorías neoclásicas) siguen gobernando el comercio mundial y sobre todo, siguen siendo el punto de partida y base ideológica de la política comercial para la mayoría de los países en el mundo.<sup>105</sup> Los modelos económicos actuales así como todas sus consecuencias (buenas y malas) son resultado de políticas comerciales contemporáneas que encuentran explicación y sustento a partir de la combinación de teorías clásicas y neoclásicas.

Por lo tanto, para el correcto manejo de la economía internacional así como de las estrategias de política comercial, es necesario un agudo estudio de los factores ideológicos e históricos que constituyen el modelo actual de todo el apartado económico mundial. Las futuras aportaciones a esta materia deberán estimar

---

<sup>104</sup> Facultad de Economía de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, *op. cit.* p. 65.

<sup>105</sup> Gazol Sánchez, Antonio, "Libre comercio: tratados y nuevo orden. Un balance", Ciudad Universitaria, México, *Economía UNAM*, Vol. 13, N° 38, mayo-agosto, 2015, p. 123. <http://www.scielo.org.mx/pdf/eunam/v13n38/1665-952X-eunam-13-38-00122.pdf>

pertinente la inclusión de factores como la innovación científica y tecnológica, las economías de escala o la regulación medioambiental, indispensables en la vida cotidiana de la mayoría de los agentes económicos a nivel global.

- **El Libre Comercio.**

El Libre Comercio es un modelo económico de mercado abierto en donde las transacciones son particularmente beneficiadas mediante la exención o de impuestos aduaneros, existe una dinámica comercial regida por las leyes de la oferta y la demanda, y busca la menor intervención del Estado como ente regulatorio para el comercio.

El modelo de Libre Comercio se asume como beneficioso para la sociedad al permitir el acceso de un mayor número de bienes y servicios a menores precios – lo que en consecuencia incentiva la creación de un estado de bienestar social– y atrae la inversión extranjera directa (fuente de crecimiento económico y empleo), lo que fomenta mejores condiciones de competencia en sectores productivos de alto valor.<sup>106</sup> Por el contrario, un perverso ejercicio del Libre Comercio provoca que los países desarrollados exploten a los países en desarrollo o países menos

---

<sup>106</sup> Arias, Andrés Felipe, *Libre Comercio, teoría y realidad*, *Semana*, Colombia, 30 de octubre de 2010. (Sección: Opinión). <https://www.semana.com/opinion/articulo/libre-comercio-teoria-realidad/68957-3>.

adelantados;<sup>107</sup> ello conduce al detrimento de las industrias locales ocasionando un deterioro general de los estándares de salud, seguridad, educación, cultura medio ambiente, etc. Es entonces que aflora la interrogante sobre si los lineamientos y fines del Libre Comercio son beneficiosos para todos o solo para las potencias o... ¿de qué “libertad” hablamos cuando nos referimos al “libre” comercio?

La conceptualización de la libertad en el campo doctrinal del Libre Comercio parece ser clara en razón de sus objetivos, aunque no suele ser así cuando se le analiza histórica y pragmáticamente. A cabalidad, es difícil asegurar que en algún momento de la historia se ha logrado un comercio realmente libre. Ni siquiera Gran Bretaña, para recordar a la primera nación capitalista industrializada con vocación global, practicó la libertad comercial –con su flota y a cañonazos impuso sus interés en varios rincones del planeta–.

Probablemente, a finales del siglo XIX y principios del XX –época de auge para el liberalismo económico– podemos observar la etapa con mayor libertad dentro del comercio internacional, pues se consideró que una de las vías para preservar la paz consistía en procurar mecanismos que aseguraran que la competencia entre países se desarrollara de conformidad con reglas aceptadas por “todos”. Se

---

<sup>107</sup> Las declaraciones de los gobiernos de los países desarrollados, orientadas a beneficiar a los países empobrecidos se contradicen con la realidad, en la medida en que con sus políticas comerciales marginan las exportaciones de los países pobres. La simple apertura al mercado mundial resulta insuficiente para homogeneizar las estructuras nacionales y fomentar el desarrollo global. Fuente: Falconí, Fander (ed.), *TLC. Más que un tratado de libre comercio*, Quito, Ecuador, FLACSO, 2005, pp. 14 y 15. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/48422.pdf>.

trataba de eliminar la enorme cantidad de restricciones al comercio que habían sido impuestas durante los años anteriores.

A partir del siglo XX, los esfuerzos por generar condiciones de igualdad a nivel comercial para todos los países del mundo fue y sigue siendo un objetivo ambicioso que, a la fecha, no ha sido posible lograr. Los resultados de las estrategias para implementar dichos objetivos no han generado el desarrollo económico deseado: no redujeron la desigualdad ni la pobreza y la disconformidad en la población es cada vez mayor, provocando la gesta de protestas y exigencias ciudadanas en busca del mejoramiento del sistema capitalista de libre comercio o, en un sentido más radical, la destrucción del sistema y su remplazo por uno diferente.<sup>108</sup>

El libre comercio ha llegado hasta nuestros días como una postura liberal con fines de integración, paz y prosperidad, sin embargo, la historia ha permitido constatar que una vez que los países ricos obtienen sus objetivos reclaman de los otros la adopción del libre comercio, la desregulación de las economías, la apertura de los mercados de bienes y de capitales, la adopción de instituciones adecuadas a la racionalidad empresarial y una cultura empresarial transnacional.<sup>109</sup>

---

<sup>108</sup> Acosta, Alberto y Gudynas, Eduardo (eds.), *Libre Comercio, mitos y realidades. Nuevos desafíos para la economía política de la integración latinoamericana*, Quito, Ecuador, Ed. Abya-Yala, 2004, p. 85. [https://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com.mx/&httpsredir=1&article=1372&context=abya\\_yala](https://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com.mx/&httpsredir=1&article=1372&context=abya_yala).

<sup>109</sup> Falconí, Fander (ed.), *TLC. Más que un tratado de libre comercio*, Quito, Ecuador, FLACSO, 2005, p. 13. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/48422.pdf>

Es constatable que la apertura comercial ha brindado importantes mejoras para el desarrollo del país. La adopción de una nueva modalidad de acumulación basada mayormente en las exportaciones y en la creciente dependencia de capitales extranjeros ha provocado un incremento acelerado de los vínculos económicos entre los países. Esta relación aumentó la exposición de las economías latinoamericanas –entre ellas México—<sup>110</sup> a los vaivenes del mercado mundial, sea a través de los precios y de la demanda o de las variaciones en las tasas de interés y flujos financieros internacionales. La inserción de las economías en desarrollo a modelos integracionistas y liberalistas de potencias económicas debe estar precedida de un entendimiento global sobre el funcionamiento del capitalismo contemporáneo, de esta manera, los países en desarrollo buscarán y deberán fortalecer sus condiciones internas a nivel jurídico, administrativo, social y político, para lograr colocarse en una situación de equidad ante las negociaciones con países desarrollados.

Resulta de una retórica exquisita la propuesta última sobre el mejoramiento del aparato estatal aunque es evidente que el proceso no se llevará a cabo en un corto plazo. A pesar de ello, los países en desarrollo cuentan con una nueva oportunidad para insertarse a este nuevo modelo de política comercial –Comercio Administrado o Comercio Regulado– desde sus inicios y con mejores condiciones, subsanando los infortunados errores pasados como la integración tropezada de sus economías, bajo la presión de las potencias económicas de ese tiempo, al

---

<sup>110</sup> *Ibidem*, p. 18.

constituido modelo del Libre Comercio de finales del siglo XX, dominado por países desarrollados.

- **México y los Tratados de Libre Comercio.**

México ha sido una nación caracterizada por fomentar la integración económica a través de distintas estrategias de política exterior en favor del libre comercio, el regionalismo y el sistema multilateral. Una de las estrategias se plasma en la política de suscripción de Tratados de Libre Comercio como instrumentos jurídicos de carácter interestatal y vinculatorio cuyo propósito radica en la creación de un marco general óptimo y preferencial para el desarrollo del comercio internacional entre los países firmantes.<sup>111</sup>

De manera general, todos los TLC persiguen objetivos semejantes –las diferencias son de presentación o de redacción– y por ello son de contenido similar (calendario de degradación, reglas de origen, medidas sanitarias y fitosanitarias, medidas de normalización, salvaguardias, comercio de servicios, inversiones, solución de controversias, competencia, propiedad intelectual, compras del sector público, etc.); de igual manera, buscan la cooperación e integración económica para lograr un mutuo y eficiente desarrollo económico.

---

<sup>111</sup> México cuenta con una red de 13 Tratados de Libre Comercio con 50 países (TLC), 32 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI) con 33 países y 9 acuerdos de alcance limitado (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdo de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Fuente: Secretaría de Economía. <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico>. Consultado el 12 de junio de 2020.

En el contexto mexicano, hacia finales de 1980, la política de suscripción y administración de Tratados de Libre Comercio había satisfecho parcialmente los propósitos iniciales en razón del crecimiento de las exportaciones mexicanas, el aumento del flujo de inversión y el desarrollo tecnológico industrial. Desafortunadamente, estos no son los únicos ni la mayoría de los indicadores para afirmar, íntegramente, que la actual política de suscripción de TLC ha sido favorable para la mayoría de la población y los sectores productivos.

Así pues, uno de los principales problemas a corregir es la concepción sobrevalorada del furor exportador, el cual ha construido la errónea creencia de que la firma de tratados por sí solos traerán de forma automática el crecimiento económico.<sup>112</sup> La negociación y firma de los TLC debe ser comprendida tan solo como el comienzo del trabajo conjunto entre gobierno, academia y sector privado a fin de administrar y fomentar la maquinaria económica en favor de la población mexicana –trabajadores, empresarios e inversionistas–. Es importante desechar la difundida e inexacta idea de que la apertura y crecimiento de la economía mexicana se debe únicamente a los tratados. Este grave error de confundir el instrumento que fomenta el comercio con el comercio mismo ha llevado a un comportamiento generalizado de excesiva confianza y desconocimiento a cerca del funcionamiento de un TLC.

---

<sup>112</sup> Las exportaciones incentivadas por los TLC, por sí solas, no resultan buenas ni malas, solo representan un instrumento para activar el flujo de la economía y así se les debe considerar.

En lo que respecta a Norteamérica, una de las problemáticas más grandes dentro del TLCAN, radica en el estancamiento de acciones y políticas posteriores a la firma y entrada en vigor del Tratado, así como en el aparente pensamiento de que todo lo malo que sucede en la economía mexicana es atribuible al Tratado mismo. Al respecto, para su correcto mejoramiento, es necesario considerar varios factores: la evidente asimetría entre los socios, el impedimento de utilizar la capacidad de compra del sector público como instrumento de la política industrial, la dificultad para imponer condiciones de desempeño a la inversión extranjera directa, la concentración de las exportaciones mexicanas en un solo mercado, el nulo desarrollo de las relaciones económicas con Latinoamérica y las condiciones desfavorables para la defensa del precio de productos agroalimentarios.<sup>113</sup>

Atendiendo las causas anteriores, buscando subsanar los errores cometidos en el pasado y ante la inminente entrada en vigor del nuevo T-MEC, es menester corregir las deficiencias: México necesita un Tratado integral y equitativo con Estados Unidos y Canadá, lo que significa que no podemos caer de nuevo en aquel ilusorio furor exportador que llevó al país a firmar acuerdos y a implementar tratados sin planes ni estadísticas con proyecciones futuras asequibles; además, se requiere de un trabajo interdisciplinario de alto nivel que derive en la creación de una nueva política exterior con Norteamérica así como de políticas públicas que fomenten la creación de negocios al interior del país; lo anterior con el propósito de fortalecer las industrias ya consolidadas e incrementar la producción de las menos atendidas (como en el caso de la Agricultura); finalmente, incorporar

---

<sup>113</sup> Gazol Sánchez, Antonio, *op. cit.*, p. 131.

los nuevos sectores como las telecomunicaciones o el comercio electrónico con base en programas e instrumentos concretos propiciando el desarrollo de estas industrias para que, en conjunto, México sea capaz de crecer sustentable y sosteniblemente a mediano y largo plazo.

### 3.2. El Comercio Administrado en América del Norte.

- **El Comercio Administrado.**

La transición del Tratado de Libre Comercio de América del Norte al nuevo Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá representa uno de los cambios más grandes para el comercio internacional mexicano. Para empezar, la eliminación del concepto “Libre Comercio” del nuevo Tratado no es casual; el T-MEC no constituye una modernización del libre comercio norteamericano *de facto*,<sup>114</sup> sino más bien un cambio sustancial y de fondo en la manera de regular el comercio internacional, aceptando la interdependencia de esta rama con otras tantas de las relaciones internacionales y la gobernanza nacional, propias del mundo global actual.

En contraste con el discurso político, y en atención al mismo texto del Tratado, la “modernización” del TLCAN no conlleva una “mayor libertad” sino al contrario, incluso el Presidente Trump declaró públicamente ante los negociadores que el TLCAN se terminaría y lo que procedía entonces era enviar un nuevo texto,<sup>115</sup> al

---

<sup>114</sup> Morales, Isidro, “*Del comercio libre al administrado*”, *El Universal*, México, 6 de septiembre de 2018. (En sección: Opinión) <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/isidro-morales/cartera/del-comercio-libre-al-administrado>.

<sup>115</sup> El presidente Trump se encargó de dejar en claro que el TLCAN había sido nefasto para su país y en repetidas ocasiones amenazó con terminarlo si no se cumplían sus condiciones. Todo parece indicar que el nuevo T-MEC recoge las inclinaciones mercantilistas de Trump: los nuevos acuerdos comerciales en los que se involucre Estados Unidos deberán ante todo beneficiar a su país, de lo contrario, no dudarán en elevar unilateralmente los aranceles y todo tipo de barreras como medida negociadora – pudiendo parecer más sanciones o represalias–.

cual se refirió en esa misma conferencia como un “Acuerdo Comercial”. Así mismo, es de resaltar que en ningún momento los Secretarios de Relaciones Exteriores ni de Economía encargados de las negociaciones (Administración de Peña Nieto - López Obrador) definieron el Tratado como “de libre comercio”, ni mencionaron públicamente el concepto para describir el T-MEC.

La nueva concepción, regulación y aplicación del Comercio Administrado en América del Norte –modelo que sustituye al Libre Comercio del TLCAN– requiere de un análisis amplio a partir del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, y no solamente respecto de la interpretación de los artículos sino también en razón de las fuerzas y estrategias de política internacional imperantes en la actualidad y la relación e impacto que estas pueden generar con respecto a otros objetivos y planes de la agenda política mexicana o sectores estratégicos nacionales –como la reforma laboral, la migración centroamericana, la relación con China o la producción de energías limpias–, que se ven relacionadas inevitablemente con la negociación comercial internacional, siendo tremendamente determinantes para el éxito o fracaso del nuevo tratado comercial.

- **Perspectiva ideológica de las nuevas relaciones comerciales en Norteamérica.**

Tras poco más de 25 años de operaciones del instrumento integrador más importante de Norteamérica, el TLCAN tuvo a bien una revisión profunda en razón de los resultados obtenidos. Principalmente, para el gobierno de los Estados

Unidos, la nueva línea negociadora versó sobre la corrección del considerable déficit comercial en su economía a efecto de una supuesta conducta abusiva de sus socios comerciales: Canadá y, muy especialmente, México.

Tal y como lo explica Federico Novelo, en las inconformidades y quejas estadounidenses se aprecian argumentos válidos comprobables, particularmente visibles en la política salarial de los gobiernos mexicanos de corte neoliberal que, aunado a las exenciones fiscales y disponibilidad irrestricta de abundantes y baratos recursos naturales, ha atraído a las empresas multinacionales a territorio mexicano –aproximadamente dos terceras partes del comercio que cobija el TLCAN–.<sup>116</sup>

De acuerdo con las causas del déficit comercial y la localización de empresas transnacionales en territorio mexicano, Estados Unidos se inconforme por la pérdida de empleos en su territorio debido a un comportamiento anticompetitivo de México en el marco del TLCAN. Lo anterior es arguido sin exponer que quien promueve y se beneficia de esas circunstancias son las empresas multinacionales cuyas matrices se ubican en los Estados Unidos y únicamente relocalizan sus inversiones en México obteniendo provecho de los menores costos salariales, fiscales, sociales y ambientales.<sup>117</sup> Pese al incuestionable imperio corporativo de las empresas transnacionales estadounidenses, la administración Trump busca

---

<sup>116</sup> Noriega, A., Eduardo, “Prospectiva del TLCAN”, México, *Mimeografía*, 2017, pp. 24-26.

<sup>117</sup> Novelo U., Federico, “América del Norte después del TLCAN”, México, *Economía UNAM*, Vol. 15, N° 44, mayo-agosto, 2018, p. 54.

que miles de fábricas y empleos generados en México vuelvan a territorio estadounidense.

El plano electoral estadounidense también es un aspecto relevante a tomar en cuenta por México. Estados Unidos es consciente que desde el poder político, como poder regulador indirecto, buscará mediar y negociar las relaciones económicas atrayendo temas relacionados con la migración, la seguridad nacional y el acceso a mercados (los lácteos para el caso de Canadá o la industria automotriz para México) como temas coyunturales y decisivos en la relación comercial con México a fin de lograr imponer sus objetivos e intereses por sobre los de sus socios vecinos. Es aquí donde México se encuentra en una potencial posición de desventaja pues, aunque en el plano público diplomático se sostiene que nuestro país se colocará con este Tratado en una situación de mayor igualdad frente a Estados Unidos y Canadá, las tensiones entre los países hacen ver lo contrario y es probable que se esté cayendo en una trampa retórica creada por una política tergiversada a capricho o una deficiente interpretación jurídica en detrimento de los intereses mexicanos.

- **El Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).**

En agosto de 2018, México, Estados Unidos y Canadá acordaron el inicio de la renegociación del TLCAN. Posteriormente, se llevaron a cabo siete rondas formales y diversos encuentros entre representantes de cada país. En algún momento y a petición de Estados Unidos, se decidió cambiar a encuentros

bilaterales –primero con México y posteriormente con Canadá–, para después regresar a las mesas de negociación trilaterales. El difícil proceso culminó con la firma del nuevo Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) o United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA), firmado en Buenos Aires, Argentina, el 30 de noviembre de 2018.<sup>118</sup>

El nuevo T-MEC permitirá mantener la integración de las industrias de América del Norte que se han beneficiado hasta ahora con el TLCAN, así como también buscará una relación de sana competencia que fortalezca la dinámica exportadora de los tres países con productos de gran calidad, además de incentivar y fomentar la región como destino óptimo para la inversión extranjera directa. Es también relevante la inclusión de nuevos apartados sobre Comercio Digital, Energía, Medio Ambiente, Laboral, PyMES, Competitividad, Buenas Prácticas Regulatorias, Anticorrupción y Política Macroeconómica, que buscarán facilitar el comercio en sectores estratégicos.<sup>119</sup>

El Tratado cuenta con 34 Capítulos y 13 Anexos por medio de los cuales se brinda certeza jurídica en la unificación de criterios comerciales generales y aduaneros entre los tres países, buscando adaptarse a las necesidades actuales de los agentes económicos que participan en los intercambios comerciales y de inversión

---

<sup>118</sup> El documento con las versiones finales se presentó al Senado de la República en mayo de 2019, y fue aprobado el 19 de junio de ese mismo año.

<sup>119</sup> Secretaría de Economía, “Resumen del Tratado de Libre Comercio México-Estados Unidos-Canadá (T-MEC), junio de 2019. [http://comisiones.senado.gob.mx/puntos\\_constitucionales/docs/TMEC/resumen\\_SE\\_050619.pdf](http://comisiones.senado.gob.mx/puntos_constitucionales/docs/TMEC/resumen_SE_050619.pdf).

dentro de la región. Adicionalmente, el nuevo Tratado profundiza en los compromisos de las Partes para proteger los derechos de propiedad industrial y fomentar el aumento del contenido regional en las exportaciones –especialmente las del sector automotriz–, así como también flexibiliza el cumplimiento de las condiciones para conferir origen a productos de determinados sectores como el textil o el químico, aunque para otros sectores las vuelve más estrictas.

- **Migración, seguridad y comercio. La búsqueda del equilibrio para un sano desarrollo del comercio internacional.**

En el contexto actual de la globalización, no resulta eficiente concebir y analizar el comercio internacional como una rama meramente económica aislada de otros ámbitos de las ciencias sociales. Factores como la migración, las relaciones de poder, el narcotráfico, la inseguridad, entre varias otras causas –sobre todo para América Latina–, favorecen o perjudican a los países al momento de negociar condiciones o beneficios mutuos que buscan plasmarse en los tratados comerciales que suscriben. Tales situaciones han sido consideradas y usadas –en muchos casos de manera perversa– como “fichas”, “cartas” o “monedas de cambio” dentro de las mesas de negociaciones y, sobre todo, de manera abusiva en situaciones de asimetría entre países –país desarrollado - país en desarrollo–.

Para México, así como otros países en desarrollo, de los grandes problemas a resolver –a fin evitar lo más posible las condiciones de asimetría y abuso en las negociaciones internacionales– son las malas condiciones de trabajo, y el

desempleo y la migración por necesidad laboral, hechos que provocan un importante flujo de personas hacia Estados Unidos. La importancia que reviste este tema para el especialista en Derecho Comercial Internacional radica en la relación y equilibrio entre la norma jurídica adecuada a los intereses de los países –tendiente a mejorar los índices macroeconómicos y de flujos de inversión– y la norma que busca el mejoramiento de las condiciones laborales y la protección de los derechos de los trabajadores.<sup>120</sup> Al respecto, la estrategia para mitigar el problema de la migración por cuestiones laborales debe ser clara en dos aspectos: en lo económico y en lo social.

En el plano internacional, las novedosas reglas exigidas en el T-MEC –por lo menos para el sector automotriz (VCL)– contribuirán a reducir la brecha salarial en México, proyectando un incremento paulatino en las condiciones económicas de los trabajadores de la industria y reduciendo gradualmente los índices de pobreza para los trabajadores de ese sector, lo cual aleja a las personas de la necesidad de migrar hacia Estados Unidos por cuestiones económicas.<sup>121</sup>

---

<sup>120</sup> Hace diez años, en el seno de las Naciones Unidas se aprobó la Convención sobre los Derechos de los Trabajadores Migrantes que ha cobrado relevancia en la actualidad debido a la puesta en marcha de una Campaña Mundial en pro de su ratificación. Según la Agencia Latinoamericana de la Información (ALAI) entre los países que ha ratificado la Convención figuran Bolivia, Colombia, México y Uruguay y, entre los diez países que la han firmado, aparecen Chile, Guatemala y Paraguay –es notable que Estados Unidos ni ningún otro país europeo figuran en la lista–.

<sup>121</sup> La falta de políticas claras respecto a la migración hace que muchos migrantes trabajen en “economías sumergidas o informales” lo cual permite que empresarios inescrupulosos paguen menos del salario mínimo exigido por la ley en el país de destino y no reconozcan los mismos derechos que los trabajadores legales, creando así una especie de “dumping laboral” que favorece la competitividad en el mercado global de ciertos sectores económicos que de otra forma no serían competitivos. Fuente: (Miguel Pajares, presidente de la Comisión de Políticas Europeas del Foro para la Integración Social de los Migrantes, <https://www.ictsd.org/bridges-news/puentes/news/comercio-internacional-y-trabajo-la-cuestión-de-la-migración>).

Es evidente que las medidas no impactarán a gran escala en todo el país pues muchos sectores productivos aún no cuentan con este tipo de regulaciones en favor del mejoramiento de las condiciones laborales; sin embargo, es importante un primer análisis de este asunto a partir de la entrada en vigor del T-MEC, pues es posible que estemos en presencia de un nuevo modelo que ayude al desarrollo de la población y mitigue los problemas económicos y sociales como causas de migración.

De manera casi directa a la condiciones laborales de México y en relación con factores como la inseguridad y la migración ilegal, en 2018, Estados Unidos hizo público el documento llamado *“Estrategia de Seguridad Nacional”* en donde describe las principales preocupaciones de seguridad nacional del país y cómo la administración (Trump) planea abordar dicha problemática, reconociendo a la seguridad económica como parte de la seguridad nacional.<sup>122</sup> Este nuevo régimen sigue siendo, hasta la fecha, bastante opaco pues el documento no brinda un concepto claro de “seguridad económica” ni tampoco establece sus límites, dejando abierta la posibilidad a Estados Unidos de obstaculizar los acuerdos comerciales por razones que, a su juicio, consideren de seguridad nacional, imponiendo unilateralmente aranceles, embargos, sanciones comerciales o represalias para contrarrestar el daño o la amenaza de daño.<sup>123</sup>

---

<sup>122</sup> Morales, Roberto, *“Comercio, tema de seguridad nacional para EU: Trump”*, *El Economista*, México, 19 de diciembre de 2017. (En sección: Empresas). <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Comercio-tema-de-seguridad-nacional-para-EU-Trump-20171219-0040.html>.

<sup>123</sup> Salazar, Ana María, *“Seguridad nacional y acuerdos comerciales”*, *El Financiero*, México, 31 de julio de 2019. (En sección: Opinión). <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/ana-maria-salazar/seguridad-nacional-y-acuerdos-comerciales>.

Como bien lo señala la analista Ana María Salazar,<sup>124</sup> el comercio y seguridad nacional no deberían de discutirse al mismo tiempo ni en la misma mesa; por lo menos ese fue uno de los objetivos de negociar y firmar un tratado comercial como el TLCAN. En teoría, se asume que mientras más comercio haya entre las naciones, mayores son las posibilidades de que mejore la calidad de vida de los ciudadanos pues, apoyados en el comercio exterior, los países obtendrían mayores herramientas y posibilidades de crecimiento.

En conocimiento de las fuerzas de tensión que se involucran en un tratado internacional (económicas, sociales, jurídicas, políticas, tecnológicas, etc.), es importante ubicar correctamente la situación de México –país en desarrollo– frente a Estados Unidos y Canadá –países desarrollados–, reconociendo el poder económico y político con el que cuentan estos últimos dentro de la comunidad internacional; no obstante, ello signifique que México podrá y deberá ceñirse a los términos que Estados Unidos y Canadá dicten en atención a sus intereses. La política comercial mexicana deberá estar orientada hacia la búsqueda del mayor beneficio para el país por medio de los instrumentos jurídicos y de política exterior propios del Estado. Asimismo, se debe reconocer la imposibilidad de lograr un comercio internacional sano y próspero para México si se continúa separando a éste de los embates de la migración y la seguridad nacional en el contexto norteamericano. Estos dos grandes problemas deben ser ejes primordiales en el estudio y análisis estratégico de las relaciones comerciales, específicamente con Estados Unidos. La laxidad de los criterios estadounidenses de seguridad

---

<sup>124</sup> *Idem.*

nacional y la poca efectividad mexicana por atender la migración ilegal mancha, parcialmente, de incertidumbre y desconfianza las mejoras que pueda traer el nuevo T-MEC.

### 3.3. Análisis de las nuevas reglas de origen en el T-MEC.

- **Valor de Contenido Regional (Método de Costo Neto y Método de Valor de Transacción).**

El Valor de Contenido Regional (VCR) indica en qué medida una mercancía ha sido producida en la región local con componentes, materiales o insumos de terceros países para que, consecuentemente, se determine si el bien es clasificado como originario o no originario.<sup>125</sup> A efecto de que un producto pueda beneficiarse de las ventajas arancelarias en razón de su origen, existen dos métodos para la determinación del VCR –aplicables tanto por el TLCAN<sup>126</sup> como por el T-MEC–:<sup>127</sup> El Método de Costo Neto y el Método de Valor de Transacción.

#### A) Método de Costo Neto:

Este método se basa en el cálculo de los costos o gastos en que incurrió el productor de un bien destinado a la exportación al realizarse su producción en un periodo determinado. Por lo tanto, el costo neto es la suma de todos los costos que utilizó el productor del bien exportado menos algunos costos no permisibles o excluidos por cada producto.<sup>128</sup>

---

<sup>125</sup> Witker, Jorge, *Reglas y procedimientos...* p. 138.

<sup>126</sup> Artículo 402 del TLCAN.

<sup>127</sup> Artículo 4.5 del T-MEC.

<sup>128</sup> Witker, Jorge, *Reglas y procedimientos...* p. 144.

El artículo 4.5 (3) del T-MEC establece la siguiente fórmula para calcular el VCR a partir del Método de Costo Neto:

$$VCR = \frac{CN - VMN}{CN} \times 100$$

Donde el VCR es expresado en porcentaje, CN corresponde al costo neto de la mercancía y VNM al valor de los materiales no originarios incluyendo materiales de origen indeterminado utilizados por el productor en la producción de la mercancía.

#### B) Método de Valor de Transacción:

El valor de transacción de mercancías se define como el precio realmente pagado o por pagar por una mercancía o material con respecto a una transacción del producto de la mercancía, salvo la aplicación del Artículo 10.3 (a) en el Apéndice del Anexo 4-B (Reglas de Origen Específicas por Producto), ajustado de conformidad con los principios de los Artículos 8 (1), 8 (3) y 8 (4) del Acuerdo de Valoración Aduanera, independientemente de si la mercancía o el material se vende para la exportación.<sup>129</sup>

---

<sup>129</sup> Artículo 4.1 del T-MEC.

De acuerdo con el artículo 4.5 (2) del T-MEC, la fórmula para calcular el VCR basándose en el método de Valor de Transacción es la siguiente:

$$\text{VCR} = \frac{\text{VT} - \text{VMN}}{\text{VT}} \times 100$$

Donde el VCR es expresado en porcentaje, el VT corresponde al valor de transacción de la mercancía, ajustado para excluir cualquier costo incurrido en el envío internacional de la mercancía; VMN el valor de los materiales no originarios, incluyendo materiales de origen indeterminado utilizados por el productor en la producción de la mercancía.

- **Reglas de origen para productos específicos (Valor de Contenido Regional para la industria automotriz).**

La regla de origen respecto del VCR para la industria automotriz fue un tema especialmente álgido durante las negociaciones previas a la firma del T-MEC. En este aspecto, es importante precisar que el TLCAN brindaba un marco regulatorio considerablemente más flexible que el T-MEC.

Al amparo del TLCAN, se establecía que, para gozar de un tratamiento preferencial, los vehículos debían de cumplir con un porcentaje de 62.5% de valor de contenido regional,<sup>130</sup> el cual resulta un porcentaje de por sí alto comparado

---

<sup>130</sup> Artículo 403 del TLCAN.

con otros Tratados de Libre Comercio en otras regiones. Ahora bien, en lo que respecta al T-MEC, las reglas de origen se han reforzado de manera sustancial para el sector automotriz. La exención del pago de aranceles ahora dependerá también –para efectos relacionados con el VCR– de las partes que conforman la totalidad del automóvil,<sup>131</sup> siendo necesaria una reglamentación específica para cada una de ellas sin permitir el salto arancelario (excepto en las baterías de litio). El T-MEC las divide en tres categorías:

- A) Autopartes esenciales (*core parts*). Tendrán que alcanzar un mínimo de 75% de VCR (costo neto). Se consideran esenciales: ejes; carrocerías y chasis; motores; sistemas de dirección; sistemas de suspensión; transmisiones y baterías de litio.
- B) Autopartes principales. Tendrán que alcanzar un mínimo de 70% de VCR (costo neto). Se consideran principales: partes de carrocerías; sistemas de freno; parachoques; aires acondicionados y motores de enfriamiento; paneles de control; motores eléctricos; partes de motor y transmisión; escapes; sistemas de combustibles; parabrisas; partes de interior; partes de seguridad para pasajeros; asientos y sus partes; llantas y rines.
- C) Autopartes complementarias. Tendrán que alcanzar un mínimo de 65% de VCR (costo neto). Se consideran complementarias: equipo de audio y telemando; partes autónomas del vehículo; cinturones, juntas y arandelas;

---

<sup>131</sup> Anexo 4-B, Artículos 3 (2), 4 y 5 del T-MEC.

cámara y monitores; convertidores catalíticos; electrónica y eléctrica; volantes y poleas; paneles de instrumentos; iluminación; cerraduras; equipo de medición y control de equipos; motores (sin incluir los de propulsión de vehículos); paneles de plástico; equipos reguladores; interruptores; válvulas y juegos de cableado.

Los objetivos de esta nueva política comercial están orientados hacia el mejoramiento y fortalecimiento de la competitividad de la industria automotriz a nivel global buscando una mayor producción regional y una dependencia menor de materias primas procedentes de países extranjeros. Pese a los novedosos lineamientos y objetivos establecidos en el nuevo Tratado, la realidad podría ser otra si no se acompañan de políticas públicas eficientes, inversión de capital constante y profesionalización de la mano de obra.

Las nuevas medidas fomentadas dentro del T-MEC no necesariamente conducirían directamente a condiciones de aumento de contenido regional norteamericano en las mercancías, incluso podrían producir un escenario con efectos contrarios. Si la compra de las partes necesarias para la fabricación del automóvil no procedentes de la región norteamericana es mayor, los fabricantes mexicanos cuentan con la posibilidad, al igual que con el TLCAN, de exportar partes más baratas de otras regiones –presumiblemente de Asia–. Asumiendo que, en razón de las grandes cantidades de materia prima extranjera puestas en el vehículo, probablemente no se cumpla con el porcentaje requerido de VCR, entonces el automóvil tendrá que enfrentar un arancel del 2.5% para exportación.

- **Valor de Contenido Laboral.**

Una de las inclusiones más novedosas dentro del T-MEC (sin precedente en el TLCAN) es el concepto de Valor de Contenido Laboral (VCL). Este requisito –el cual no es común en otros tratados comerciales–, establece que el 40% del valor agregado a los vehículos y camiones ligeros (de pasajeros) y 45% de los camiones pesados, deberán incorporarse en zonas de Norteamérica donde se ofrezcan salarios superiores a los 16 dólares por hora en un periódico de 3 años a partir de la fecha de entrada en vigor del Tratado.<sup>132</sup> Este nivel de percepciones (sin considerar prestaciones) se refiere al promedio de la tasa salarial base por hora de empleados involucrados directamente en la producción de una parte o componente sin incluir salarios de administración, ingeniería u otras actividades ajenas a la fabricación directa de las partes o a la operación de las líneas de producción.<sup>133</sup>

Para el cálculo del VCL de 40% (al arranque del T-MEC, el VCL será de 15%) deberán considerarse los créditos por gastos en investigación y desarrollo o tecnologías de la información (software) en no más de 10%; y gastos por

---

<sup>132</sup> Apéndice del Anexo 4-B, Artículo 7 del T-MEC.

<sup>133</sup> Okabe, Taku, “Nueva regla de origen en el T-MEC”, *Revista Comercio Exterior*, México, N° 18, abril-junio, 2019, p. 53. <https://www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=862&t=nueva-regla-de-origen-en-el-t-mec>.

ensamble de motores, transmisiones, o baterías avanzadas hasta un 5%.<sup>134</sup> El porcentaje restante debe venir de salarios relacionados con la producción del vehículo o sus partes, por encima de los 16 dólares estadounidenses por hora. Para ello, se considera el salario base promedio, sin incluir prestaciones, y únicamente de trabajadores que participan directamente en la producción, es decir excluyendo personal administrativo.<sup>135 136</sup>

- **Derechos Laborales.**

Uno de los objetivos conjuntos establecido por los tres países dentro del T-MEC es proteger y promover la aplicación de los derechos fundamentales de los trabajadores para el mejoramiento de las condiciones laborales en Norteamérica. El texto del Capítulo 23 del nuevo T-MEC reafirma los compromisos asumidos por las Partes en el marco de la *Declaración de 1998 de la Organización Internacional del Trabajo* relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo; promueve la transparencia en la aplicación de la normatividad laboral y garantiza

---

<sup>134</sup> Esta última fracción puede incluir un crédito de no más de 5 puntos porcentuales cuando el productor del vehículo demuestre que tiene una planta de ensamblaje de motores, transmisiones o baterías avanzadas, o contratos de largo plazo con una planta de este tipo ubicada en América del Norte con un salario promedio de producción de al menos 16 dólares la hora, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 4-B.7-4(C) y su nota 107 del T-MEC.

<sup>135</sup> Los cálculos para estos porcentajes se hacen con respecto al costo neto del vehículo, como regla general.

<sup>136</sup> Jiménez, Juan Carlos, “El USMCA y las reglas de origen para la industria automotriz”, *Revista Visión Industrial*, Jalisco, México, N° 48, Año 8, enero-febrero, 2020. <https://www.visionindustrial.com.mx/industria/para-no-perderse/el-usmca-y-las-reglas-de-origen-para-la-industria-automotriz>.

la efectiva implementación de mecanismos en defensa de los derechos de los trabajadores.<sup>137</sup>

Las intenciones políticas para la negociación y establecimiento del Capítulo Laboral en el T-MEC parecen ser claras en cuanto a los objetivos cooperativos para la implementación de una política económica laboral dentro de la región. Para México, los nuevos compromisos lo obligan a cumplir con cambios que desde hacía tiempo, y de acuerdo con el discurso gubernamental, ya venía cumpliendo pese a que, para algunos críticos, esto no era del todo cierto. La corrupción y la poca transparencia en el ambiente laboral habían opacado las reformas en favor de los trabajadores, beneficiando a las empresas transnacionales con ventajas en lo fiscal, el bajo salario pagado y la corrupción.

Desde una perspectiva liberal, la propuesta para coordinar acciones en pro de los trabajadores resulta un gran avance para la región. La implementación de los derechos internacionalmente reconocidos –los estándares sobre salarios mínimos, horas de trabajo, seguridad y salud en el empleo,<sup>138</sup> prohibición del trabajo forzoso u obligatorio y trabajo infantil,<sup>139</sup> implementación efectiva del derecho a la negociación colectiva,<sup>140</sup> y la correcta implementación de la Reforma Laboral en

---

<sup>137</sup> Ríos, Alma de los Ángeles, “Diferencias entre el TLCAN y el T-MEC y sus posibles impactos para México” *Revista Perfiles de las Ciencias Sociales*, México, Vol. 7, N°. 13, julio-febrero, 2019, p. 12.

<sup>138</sup> Artículo 23.3 del T-MEC.

<sup>139</sup> Artículo 23.6 del T-MEC.

<sup>140</sup> Anexo 23-A del T-MEC.

concordancia con lo establecido en el Tratado de acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo—<sup>141</sup> conlleva un necesario cambio dentro de la administración y política nacional cuyos resultados anteriores al T-MEC, hasta el día de hoy, han sido desfavorables para la mayoría de los trabajadores manufactureros.

Más allá del propósito social por la mejora de la calidad laboral para los trabajadores en Norteamérica, es notable el interés para el retorno a Estados Unidos de las ensambladoras establecidas en México. Con las nuevas disposiciones, las armadoras deberán elegir entre trasladar la producción a una zona donde deben pagar salarios relativamente altos por cumplir con el Valor de Contenido Laboral o mantenerse en su ubicación actual y cubrir los impuestos de exportación. Es importante señalar que la obligación de pagar 16 dólares por hora a los trabajadores del sector automotriz se limita únicamente a las ensambladoras y no a las empresas autopartistas—. <sup>142</sup>

---

<sup>141</sup> Los Gobiernos de Canadá y Estados Unidos han mostrado gran interés en el contenido y la implementación de la Reforma Laboral. Durante la visita de la Ministra de Empleo, Desarrollo de Fuerza Laboral y Trabajo de Canadá a México, el 2 de agosto de 2019, se acordó la creación de un grupo de Trabajo entre México y Canadá que coadyudara en los esfuerzos realizados para propiciar que funcionarios canadienses y mexicanos compartieran experiencias sobre el ejercicio de los derechos de la Reforma Laboral; de igual forma, una Delegación del Congreso de Estados Unidos, ofreció el apoyo de su Gobierno para desarrollar programas de capacitación, así como diseñar plataformas y sistemas electrónicos que permitieran implementar adecuadamente la Reforma Laboral en nuestro país. Fuente: Secretaria de Economía, *Reporte T-MEC*. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/485094/Reporte-TMEC\\_n10-esp\\_20190812\\_a.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/485094/Reporte-TMEC_n10-esp_20190812_a.pdf).

<sup>142</sup> Okabe, Taku, *op. cit.*, p. 54.

Finalmente, en caso de conflicto entre las Partes, se establecerá un panel expedito para dirimir la controversia por presuntas violaciones en materia laboral, siempre y cuando se basen en actos de incumplimiento al Tratado afectando el comercio o la inversión entre los países Miembros si este involucra a una persona o una industria que produce una mercancía o suministra un servicio comercializado entre las Partes; tiene una inversión en el territorio de la Parte que ha incumplido con esa obligación o a una persona o una industria que produce una mercancía o suministra un servicio que compite en el territorio de una Parte con una mercancía o servicio de otra Parte.<sup>143</sup>

De manera específica, si una Parte considera que existe una denegación de derechos en una instalación cubierta,<sup>144</sup> puede presentar una solicitud a la otra Parte para realizar su propia revisión al respecto sobre la supuesta denegación de derechos.<sup>145</sup> Tras la recepción de la solicitud, la Parte demandada deberá decidir si procede a revisar el asunto. En el primer supuesto, la Parte reclamante puede hacer uso del *Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida en Instalaciones Específicas*. Esto mismo puede ocurrir en un segundo supuesto, si la Parte reclamante no coincide con las conclusiones de la Parte demandada respecto a la inexistencia de una denegación de derechos. En un tercer supuesto, las Partes

---

<sup>143</sup> Anexo 31-A del Protocolo Modificatorio al Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá

<sup>144</sup> Una Instalación Cubierta es definida como “un establecimiento en un sector prioritario que produce o suministra un servicio comercializado o que compite entre las Partes”.

<sup>145</sup> Con respecto a Estados Unidos, México únicamente podrá presentar solicitudes respecto de una supuesta denegación de derechos contra trabajadores en una planta cubierta bajo una orden de la Junta Nacional de Relaciones Laborales de Estados Unidos, que haya sido ejecutada.

deberán iniciar un procedimiento de consultas para acordar un curso de reparación. Si, tras el desarrollo de ese curso de reparación persisten las diferencias, la Parte demandada puede invocar un *Panel Laboral de Respuesta Rápida*, el cual también podría ser invocado por la parte reclamante en caso de que no se acuerde un curso de acción para resolver el asunto. Finalmente, el Mecanismo preve como medidas de reparación la suspensión del trato arancelario preferencial; la imposición de sanciones sobre mercancías y servicios o la denegación de la entrada de dichas mercancías.<sup>146</sup>

- **Aluminio y Acero.**

El régimen arancelario para el aluminio y el acero también sufrió grandes cambios. De acuerdo con el T-MEC, se establece la obligación de garantizar que por lo menos un 70% del acero y aluminio utilizados en automóviles provenga de la región norteamericana,<sup>147</sup> es decir que, un vehículo se considerará originario y gozará de preferencias arancelarias siempre y cuando 70% o más del acero y aluminio puesto en la fabricación de dicho automóvil (refiriéndose tanto a la compra final de la materia prima, así como todo el proceso productivo que sufra el

---

<sup>146</sup> Las medidas de reparación podrán ser eliminadas una vez que la Parte demuestre la reparación de la denegación de derechos. Adicionalmente, si una Parte considera que la otra no ha actuado de buena fe en el uso de estos Mecanismos, podrá recurrir al mecanismo de solución de controversias en el Capítulo 31 del T-MEC. Si un panel no actuó de buena fe en el uso del Mecanismo, la Parte reclamante podrá optar por evitar que la Parte demandada use el Mecanismo por un periodo de dos años.

<sup>147</sup> Artículo 6 del T-MEC.

acero desde su fundición inicial hasta su recubrimiento) sea obtenido dentro del territorio de las Partes.<sup>148</sup>

Los plazos para la entrada en vigor de estas medidas se implementarán en un periodo de transición gradual de siete años para el acero,<sup>149</sup> y diez años para el aluminio contados a partir del 1 de julio de 2020.

En la producción industrial, materiales como el acero y el aluminio figuran como insumos fundamentales para la fabricación de vehículos. Algunos productos derivados del acero –como el acero laminado en caliente– emplean tecnología de punta no disponible en México, razón por la cual las empresas automotrices extranjeras, que invariablemente dependen de ese tipo de acero, continuaran importándolo, haciendo que el automóvil fabricado deje de ser considerado como originario al no cumplir con la regla de origen de VCR y por lo tanto, los costos de venta se eleven en razón del pago de aranceles.<sup>150</sup>

Ante esta situación, se prevén dos posibles escenarios: El primero de ellos implicaría seguir con el mismo modelo, es decir, continuar con la fabricación de automóviles en territorio nacional únicamente sumando el acero y aluminio

---

<sup>148</sup> Artículo 2-A del Protocolo Modificatorio al Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá.

<sup>149</sup> El Protocolo Modificatorio agrega que, a partir del séptimo año de la entrada en vigor del Tratado, para que ese porcentaje del 70% de acero utilizado en la producción de vehículos pueda ser considerado originario, debe ser elaborado desde su fundición inicial hasta el final de su proceso de producción en América del Norte.

<sup>150</sup> Okabe, Taku, *op. cit.*, p. 54.

exportado, y aceptando el pago del arancel en razón del incumplimiento de la nueva regla de origen para el aluminio y acero. Este modelo conllevaría un considerable aumento en el precio final de venta haciendo que la política proteccionista de Estados Unidos surta los efectos deseados pues incentivaría el regreso de las armadoras transnacionales a territorio estadounidense. Por otro lado, el segundo escenario sugiere la aún incipiente posibilidad de empezar a producir en México materiales de media y alta tecnología –como el acero laminado en caliente, por ejemplo–; el proyecto necesitaría de fuertes inyecciones de capital en infraestructura y tecnología así como de una nueva planta de trabajadores calificados. Este modelo permitiría agregar un nuevo nicho de producción para el sector industrial mexicano y, en beneficio de las empresas automotrices, la fabricación de estos materiales en territorio nacional haría que los automóviles siguieran cumpliendo con las reglas de origen manteniendo el trato preferencial arancelario.<sup>151</sup> Desafortunadamente, la creación de una nueva industria de alta tecnología automotriz no es viable en la actualidad. El investigador David Lozano señala puntualmente que a pesar de que el gobierno mexicano insista en que el T-MEC tiene buenas expectativas, no es del todo comprobable pues aún resultan especulativas y riesgosas las condiciones impuestas al acero y al aluminio.<sup>152</sup> Al día de hoy, es más redituable comprar el acero a Estados Unidos que intentar producir y vender acero mexicano debido a la precaria infraestructura para la transformación de estos metales.

---

<sup>151</sup> *Idem.*

<sup>152</sup> Vilorio, Gerardo, “*Trump desarropa el T-MEC*”, *Milenio*, México, 17 de diciembre de 2018. (En sección: Opinión Nacional) <https://www.milenio.com/opinion/gerardo-viloria/ejercicio-del-poder/trump-desarropa-t-mec>.

En síntesis, el nuevo esquema de reglas de origen para el aluminio y el acero podría hacer menos competitiva a América del Norte en el mediano y largo plazo si no se contemplan estrategias de inversión e innovación tecnológica en infraestructura. Los costos de competitividad no son menores ni se traducirán de manera automática en más valor agregado.<sup>153</sup> La aparente visión de competitividad se puede ver eclipsada por un proteccionismo encubierto que solo saldrá a la luz después de varios años, cuando sea cada vez más difícil cumplir con las reglas de origen. Si no se empiezan a idear estrategias eficientes, la industria automotriz mexicana caerá en dos agujeros económicos: el inevitable pago de aranceles por incumplimiento del porcentaje exigido de VCR para el acero y el aluminio o, la pérdida de inversión y empleo debido a la salida del país de armadoras cuyos costos de producción ya no serán rentables en territorio mexicano.

---

<sup>153</sup> De la Calle, Luis, “Retos y Oportunidades del T-MEC (Primera Parte)”, *El Universal*, México, 16 de enero de 2020. (En sección: Opinión) <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/luis-de-la-calle-pardo/retos-y-oportunidades-del-t-mec-primera-parte>.

## **CAPÍTULO 4.**

# **LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA Y SU RELACIÓN EN LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA NORTEAMERICANA.**

## **CAPÍTULO 4. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA Y SU RELACIÓN EN LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA NORTEAMERICANA.**

### **4.1. Evolución y desarrollo de la industria automotriz en México.**

- **Antecedentes de la industria automotriz en México (1925-1993).**

La historia del desarrollo industrial automotriz en México comienza en 1925 con la constitución y registro de la empresa Ford de México S.A., consolidándose en 1928 con la inauguración de la planta de la Villa en la Ciudad de México.<sup>154</sup> En años posteriores, alrededor de 1935, nuevas empresas extranjeras comenzaron el arribo a territorio mexicano. Dos de las más grandes e importantes fueron General Motors y Fábricas Automex (conocida más adelante como Chrysler de México).<sup>155</sup> Todas estas empresas buscaban abastecer y cubrir las demandas del mercado nacional evitando el pago de costos logísticos y de importación, haciendo más accesible la compra de vehículos en el mercado mexicano y generando una derrama económica considerable para las empresas automotrices capaces de asentar su producción en una planta en México a parte de las ya establecidas en Estados Unidos.<sup>156</sup>

---

<sup>154</sup> Ford México. (2000). *75 años de Ford en México*. España: DGE Ediciones.

<sup>155</sup> Vicencio Miranda, Arturo, "La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas", *Revista Contaduría y Administración*, México, N° 221, enero-abril, 2007, p. 213. <http://www.cya.unam.mx/index.php/cya/article/view/726/749>.

<sup>156</sup> León, Miguel, "Industria automotriz mexicana. Una historia de éxito que debe mirar hacia adelante", *Revista Istmo, México*, N° 345, agosto-septiembre, 2016. p. 29. <https://www.istmo.mx/2016/09/01/industria-automotriz-mexicana-una-historia-de-exito-que-debe-mirar-hacia-delante/>.

A finales de la década de 1940 y debido a los cambios implementados por el gobierno en turno respecto de la estructura de la economía mexicana –sustentada, hasta ese entonces, en la agricultura–, el país enfocó su desarrollo con base en el sector industrial nacional sostenido por un modelo proteccionista que buscaba sustituir importaciones por medio de subsidios a fabricantes nacionales y la imposición de elevados aranceles para productos extranjeros.<sup>157</sup> Las nuevas estrategias políticas, económicas y laborales propiciaron el establecimiento de plantas dedicadas exclusivamente al ensamblaje de automóviles aunque el porcentaje de contenido de origen nacional en los automóviles ensamblados era de menos del 20%, aproximadamente.<sup>158</sup>

La escasa participación nacional dio pie a que el gobierno mexicano emitiera en 1962 el Primer Decreto Automotriz.<sup>159</sup> Este Decreto fijó en un 60% el contenido nacional mínimo para los vehículos fabricados en territorio nacional, limitó a un 40% de capital extranjero a las inversiones en las plantas fabricantes de

---

<sup>157</sup> Oropeza García, Arturo y León Garza y Miguel, *México frente a la Tercera Revolución Industrial*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2013, p. 79.

<sup>158</sup> Ruíz Durán, Clemente, “Desarrollo y estructura de la industria automotriz en México”, *Fundación Friedrich Ebert de México*, México, N° 6, septiembre 2016, p. 4. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/13016.pdf>.

<sup>159</sup> Los “Decretos Automotrices” fueron instrumentos emitidos por el gobierno federal los cuales contenían programas específicos de desarrollo industrial con el objetivo de regular la producción y venta del sector automotriz limitando el número de empresas terminales, restricciones a la participación de la inversión extranjera en las empresas de autopartes y prohibiciones como la importación de vehículos, la importación de partes producidas localmente y la producción de autopartes en las empresas terminales, además de cuotas de contenido local en los automóviles. Fuente: Ruíz Durán, Clemente, *Op. cit.* p. 3.

autopartes y estableció un control de precios con el fin de contener las utilidades e incentivar la productividad.<sup>160</sup>

Resultado del *Primer Decreto Automotriz*, el volumen de producción se incrementó notablemente de 100,000 vehículos en 1965 a un aproximado de 250,000 en 1970, generando que el enfoque de la política de comercio exterior diera un giro hacia la búsqueda y creación de procesos de exportación eficientes de acuerdo con las capacidades productivas del sector automotriz mexicano.<sup>161</sup>

Doce años después, y aún bajo el enfoque de apertura comercial, es emitido el *Segundo Decreto Automotriz* en 1972,<sup>162</sup> a través del cual el gobierno decide implementar nuevas políticas regulatorias para mejorar el funcionamiento de los mercados; por un lado, manteniendo el porcentaje de contenido nacional mínimo para vehículos destinados al mercado de exportación, y por otro, imponiendo a los fabricantes de la industria terminal la obligación de exportar un equivalente del 30% del valor de sus exportaciones con un incremento por año de 10% adicional, buscando como meta final alcanzar un 60% para el año 1976.<sup>163</sup> El modelo

---

<sup>160</sup> *Ibidem*, p. 4.

<sup>161</sup> Vicencio Miranda, Arturo, *op. cit.*, p. 216.

<sup>162</sup> Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz. Martes 24 de octubre de 1972. [http://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=4830042&fecha=24/10/1972&cod\\_diario=207907](http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4830042&fecha=24/10/1972&cod_diario=207907).

<sup>163</sup> El esquema del Segundo Decreto Automotriz de 1972 incentivó nuevas inversiones de empresas automotrices en México: General Motors abrió una nueva planta en Ramos Arizpe, Coahuila, la planta de motores Chrysler en esta ciudad en 1981, la Nissan en Aguascalientes en 1982, la Ford instaló dos plantas: una de motores en Chihuahua en 1983 y una de ensamble en Hermosillo, Sonora en 1986 en conjunto con Mazda dedicada a la exportación. Fuente: Ruíz Durán, Clemente, *op. cit.*, p. 4.

pretendía adaptarse eficientemente a las nuevas necesidades del mercado pero, ante lo obsoleto de la infraestructura de producción, no se consiguieron avances significativos, siendo que para 1975 las exportaciones de la industria automotriz se encontraban un 16% más abajo en comparación de lo que el sector importaba, provocando un déficit en la balanza comercial.<sup>164</sup>

Entrada la década de los ochentas y ante la situación macroeconómica desfavorable –en gran parte provocada por la crisis del mercado interno automotriz, el cual resultaba muy pequeño para alcanzar una economía de escala saludable–, México emite en 1983 el *Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz*, como una salida ante la crisis, cambiando el paradigma exportador poniendo énfasis en el fortalecimiento y fomento de las exportaciones de vehículos y no tanto de las autopartes, para lo cual se redujo nuevamente el contenido mínimo nacional en los vehículos destinados a los mercados internacionales, buscando llegar en 1987 nuevamente a una meta final de 60% en los automóviles, 70% en camiones ligeros, 80% en camiones pesados y 90% en tractocamiones.<sup>165</sup>

La estrategia de política-comercial de este último Decreto era aceptable aunque no tomaba en cuenta que la transferencia de tecnología jugaría un papel relevante en este proceso de reestructuración reflejado en la puesta en marcha de distintas plantas productivas en las que el equipo, la maquinaria y las nuevas condiciones

---

<sup>164</sup> Vicencio Miranda, Arturo, *op. cit.*, p. 216.

<sup>165</sup> Ruíz Durán, Clemente, *op. cit.*, p. 5.

de trabajo contrastaban considerablemente con las viejas condiciones de los años sesenta, generando descontento y exigiendo mejoras en los aspectos laborales. A su vez, resultó determinante para la dura resistencia y lucha por mejores condiciones de trabajo que la gran mayoría de los trabajadores eran jóvenes –más y mejor calificados–, logrando cambiar los estándares laborales haciendo que las promociones y asignaciones comenzaran a basarse en desempeño individual y aptitudes.<sup>166</sup> Evidentemente, ello iba en contra de los intereses neoliberales del Decreto ya que una mano de obra más calificada representaba la erogación de una mayor inversión, mermando financieramente los objetivos iniciales de los empresarios.

A fin de consolidar los logros alcanzados con anterioridad y buscando adecuarse a los nuevos objetivos de la política industrial, laboral y de comercio exterior a nivel internacional, se publica en 1989 el *Decreto para la Modernización y Promoción de la Industria Automotriz*, el cual proponía modernizar el sector a través de un proceso de desregularización económica fomentando el crecimiento de las inversiones, el mejoramiento de los estándares salariales y el incremento de la eficiencia, productividad y tecnología a niveles competitivos internacionalmente.<sup>167</sup> El Decreto también autorizaba la importación de vehículos nuevos por primera vez desde 1962, siempre y cuando la industria terminal mantuviera un saldo positivo en su balanza comercial. Esta situación hizo que más del 15% de vehículos que

---

<sup>166</sup> Vicencio Miranda, Arturo, *op. cit.*, p. 219.

<sup>167</sup> Ruíz Durán, Clemente, *op. cit.*, p.5.

se vendieron en México entre 1991 y 1992 fueran importados, cifra que alcanzó el 20% en 1993.<sup>168</sup>

El sector automotriz tuvo un lugar especial en la estrategia de industrialización de México, y representó uno de los pocos sectores sujetos a programas de desarrollo específico llevado a cabo a través de Decretos Automotrices para regular la producción, venta e importación de vehículos y autopartes. Inicialmente tenían por objeto la creación de una capacidad de fabricación local de automóviles, pero a finales de los años setenta enfatizaron los resultados comerciales. Para la segunda mitad de los ochenta y en adelante, los Decretos comenzaron a abrir moderadamente el mercado automotriz nacional, proceso que se vió favorecido con la entrada del TLCAN en 1994, el cual desmanteló de manera gradual las barreras comerciales entre México, Canadá y Estados Unidos.<sup>169</sup>

- **La industria automotriz a partir de 1994.**

La firma del TLCAN representó uno de los fenómenos económicos y comerciales con más implicaciones para el desarrollo de la industria automotriz en México. El Tratado institucionalizó la integración económica norteamericana rompiendo con

---

<sup>168</sup> Vicencio Miranda, Arturo, *op. cit.*, pp. 2019 y 220.

<sup>169</sup> Moreno Brid, Juan Carlos, "México's auto industry after NAFTA: A succesful experience in restructuring?", Estados Unidos, Working Paper N°. 232, The Helen Kellogg Institute for International Studies, University of Notre Dame, 1996. [https://kellogg.nd.edu/sites/default/files/old\\_files/documents/232.pdf](https://kellogg.nd.edu/sites/default/files/old_files/documents/232.pdf).

una política comercial caracterizada por el fuerte proteccionismo impuesto por el hasta entonces vigente modelo de sustitución de importaciones.

Dentro de la industria automotriz, el TLCAN contribuyó a establecer las normas por las cuales se delimitarían los principios, límites y obligaciones respecto de la presencia de contenido nacional en los automóviles y autopartes, además de imponer topes de inversión para las empresas extranjeras.<sup>170</sup> Asimismo, pretendía fomentar la capacidad exportadora de México por medio de una gradual desregularización arancelaria consiguiendo un superávit en la balanza comercial y profundizar en la relocalización de plantas industriales de la región centro a los estados del norte<sup>171</sup> – movimiento que se había iniciado en los años ochenta como resultado de políticas económicas descentralizadoras favoreciendo a las ensambladoras norteamericanas–.<sup>172</sup>

El interés por la firma y puesta en marcha del TLCAN por parte de los integrantes de las cadenas automotrices y de autopartes era notable pues se consideraba a

---

<sup>170</sup> Carbajal, Yolanda y Del Moral, Laura Elena, “El desempeño del sector automotriz en México en la era del TLCAN. Un análisis a 20 años.”, México, *Paradigma Económico*, Año 6, núm. 2, julio-diciembre, 2014, p. 95.

<sup>171</sup> La política de relocalización de las plantas industriales fue orientada a mantener las relaciones con el mercado exterior, lo que trajo como resultado el desplazamiento del sector automotriz de las regiones tradicionalmente industrializadas del centro del país hacia nuevas regiones emergentes que contaban con mejores y mayores ventajas comparativas para operar bajo el nuevo modelo económico abierto fortaleciendo los vínculos con el exterior a través de una estrategia de reconfiguración geográfica de la producción que se venía presentando desde la década de los ochentas, con lo que ganó importancia la región de la frontera norte en detrimento de la región centro del país. Fuente: Carbajal, Yolanda, “La competitividad de la industria automotriz en el Estado de México: condiciones y restos de la cadena automotriz-autopartes”, Tesis de Doctorado, UNAM, p. 74.

<sup>172</sup> Carbajal, Yolanda y Del Moral, Laura Elena, *op. cit.*, p. 96.

este sector como uno de los más integrados en Norteamérica y con gran potencial de desarrollo.<sup>173</sup> México buscaba que el sector automotriz tuviera un lugar preponderante en la industrialización nacional por medio de estrategias que activaran el mercado interno para lograr competir con la industria automotriz norteamericana en un periodo de transición de 10 años. Por su parte, los Estados Unidos eliminaron los aranceles sobre automóviles mexicanos (que eran bajos: 2.5%) y redujeron al 10% los aranceles sobre vehículos ligeros, comprometiéndose a eliminarlos por completo en un periodo de 5 años; los aranceles sobre autobuses, camiones y tractores (25%) serían eliminados en un periodo de transición de 10 años.<sup>174</sup>

La magnitud en los cambios que sufría la industria automotriz eran prometedores y permitía pensar en el futuro posicionamiento de México como uno de los más grandes y fuertes productores automotrices conformando el sector más grande en cuanto a intercambio económico, sobre todo para Estados Unidos que en 1992 el 65% de sus exportaciones de vehículos y autopartes tuvieron como destino México y Canadá.<sup>175</sup>

Los resultados arrojados después de la firma del TLCAN han sido controversiales ya que, si bien se han generado beneficios como el incremento de la producción

---

<sup>173</sup> Fernández Domínguez, A.O., “La industria automotriz en México y el TLCAN”, Chihuahua, México, *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, N° 65, agosto 2016. <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2006/aofd.htm>.

<sup>174</sup> Carbajal, Yolanda y Del Moral, Laura Elena, *op. cit.*, p. 97.

<sup>175</sup> Moreno Brid, Juan Carlos, *op. cit.*

manufacturera, la contribución al PIB total y la creación de empleos, también es cierto que no se ha puesto la atención ni los recursos suficientes disponibles para el óptimo crecimiento de la industria. No se han podido crear proveedores nacionales que se integren a la cadena de valor global en la manufactura, ni tampoco se ha desarrollado adecuadamente la investigación y tecnología necesarias para un crecimiento sostenido de la industria mexicana.

- **La industria automotriz como sector estratégico para el desarrollo económico de México.**

La importancia del sector automotriz para la economía nacional radica en diversos aspectos entre los que destaca su naturaleza manufacturera de alto nivel, la cual propicia la interrelación económica entre diferentes sectores productivos de la población como la industria textil (recubrimiento de los asientos), la del vidrio (parabrisas, espejos y cristales) o la del hule (neumáticos). Además, fomenta el crecimiento académico, la investigación científica y el desarrollo industrial gracias a la sofisticación requerida para la creación de automóviles y a la necesidad de mano de obra especializada en razón de la incorporación de nuevas tecnologías para el diseño, fabricación y mantenimiento de los mismos.

La realidad actual mexicana del sector automotriz requiere de estrategias eficientes en materia de políticas públicas para lograr un desarrollo sostenido en el largo plazo. En los últimos años, México ha sido foco de atención para los principales actores económicos esta industria gracias a su posición geográfica

estratégica, acceso preferencial a nuevos mercados, mano de obra barata y amplia proveeduría.<sup>176</sup>

#### A) Inversión Extranjera

La inversión extranjera se considera el tipo de capital extranjero más importante para el desarrollo económico de un país ya que su impacto repercute directamente, desde una perspectiva macroeconómica de balanza de pagos, en aspectos como el control del déficit de la cuenta corriente o en la realización del pago de la deuda externa y como una importante palanca de financiamiento para el funcionamiento de la economía al interior.<sup>177</sup>

La inversión extranjera directa (IED) también tiene un impacto en las empresas y organizaciones industriales a nivel estatal, regional y nacional, notable en la implementación de nuevas tecnologías, procesos y estándares, formas de organización, vinculación intra e interempresa, así como en la conformación de una red económica y social (creación de empleos, fomento de nuevas prácticas de trabajo y protección de derechos fundamentales).<sup>178</sup>

---

<sup>176</sup> Puga, Tlálloc, “*Industria automotriz capta IED histórica, pese a Trump*”, *El Universal*, México, 27 de febrero de 2018. (Sección: Cartera). <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/industria-automotriz-capta-ied-historica-pese-trump>.

<sup>177</sup> Vieyra, Antonio, “El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial”, México, UNAM, *Economía UNAM*, 2009, p. 9. <https://www.aehe.es/wp-content/uploads/2001/10/vieyra.pdf>.

<sup>178</sup> Ramírez Torres, Alejandro, “*Inversión extranjera directa en México: Determinantes y pautas de localización*”, Bellaterra, Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, Tesis Doctoral, 2002, p. 27. <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/3990/asrt1de3.pdf>.

La industria automotriz mexicana ha pasado de ser un base productiva enfocada en satisfacer las necesidades del mercado interno –modelo económico seguido por México previo a los años 80´s– a una plataforma de exportación donde están presentes la mayoría de los principales fabricantes y marcas del mundo.

A partir de la entrada en vigor del TLCAN y en razón de las oportunidades de inversión creadas por el mismo Tratado, sumadas a una activa política de fomento industrial, se ha generado una profunda transformación en el desarrollo económico del sector. Pese a estos cambios regulatorios no fue hasta el periodo de 1999 a 2016 que los fabricantes de vehículos y sus proveedores extranjeros invirtieron más de 51.200 millones de dólares, lo que representó aproximadamente un 11% del total de la IED recibida por México.<sup>179</sup> Esta etapa significó el asenso y posicionamiento de la industria automotriz como sector estratégico en el desarrollo de México.<sup>180</sup>

En América del Norte, México es el destino principal de inversión extranjera para el ramo automotriz, convirtiéndolo en el país central para el despliegue de la actual red de proveedores dentro de la región.

---

<sup>179</sup> Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, *Informe estadístico sobre el comportamiento de la inversión extranjera directa en México* (enero-junio de 2019).

<sup>180</sup> CEPAL, Dessel Peters, Enrique, *La inversión extranjera en México*, Serie 80, Naciones Unidas, Santiago de Chile, CEPAL, División de Desarrollo Productivo Empresarial, octubre de 2000. p. 26. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/4462/S00080670\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/4462/S00080670_es.pdf?sequence=1).

En los últimos años, y con especial intensidad a partir de 2010, un gran número de empresas automotrices internacionales han establecido sus principales líneas de fabricación en México.<sup>181</sup> Actualmente, la industria automotriz genera en promedio un superávit de 83,000 millones de dólares (sin este sector, el déficit comercial de México pudiera ser bastante más grande de lo que es ahora)– produciendo alrededor de 4.1 millones de vehículos al año en México –cifra que en 2018 rebasó la cantidad de autos fabricados en Corea–<sup>182</sup> alcanzando el sexto lugar mundial en producción de unidades y el cuarto en exportación de automóviles.

La inestabilidad política y la incertidumbre por el posible incumplimiento de las nuevas reglas establecidas en el T-MEC, propicia que corporaciones detengan el flujo de sus inversiones para la construcción y localización de ensambladoras extranjeras en México. Las tendencias de este nuevo esquema comercial sugieren, en algunos casos, que el estancamiento de las inversiones causará una menor producción a nivel industrial y el incremento del desempleo. Al tenor de estas circunstancias, se deberá ajustar la cadena de valor para lograr hacer frente eficientemente a las nuevas cuotas de importación, las reglas de origen relativas al

---

<sup>181</sup> CEPAL, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, Naciones Unidas, Santiago de Chile, CEPAL, Resumen Ejecutivo, 2017, p. 168.

<sup>182</sup> Corea inició su producción once años después que México y para fines de los años ochenta producía el doble de vehículos que México. Según un estudio realizado (Taeko Taniura) en el Instituto de Desarrollo Económico de Japón acerca del limitado desarrollo automotriz mexicano en comparación con el desarrollo coreano, se debió a una mala estrategia orientada por los decretos automotrices al orientar la producción de vehículos al mercado doméstico sin fijar un límite de armadoras en la industria terminal; la crisis petrolera de los años setenta, la cuál provocó la contracción de la demanda estadounidense de vehículos y, el incipiente orden en la estratificación de los elementos que intervienen en la cadena productiva de la industria automotriz. En: Vicencio Miranda, Arturo, *Op. Cit.*, p. 225.

VCR y VCL, y el régimen arancelario del acero y el aluminio.<sup>183</sup> Será necesaria la implementación de modelos exitosos en mercados maduros y consolidados –como algunos en Estados Unidos o Alemania– que favorezcan los ciclos productivos y soporten las presiones políticas externas para mantener atractivas y rentables las condiciones de México como país receptor de inversión extranjera y así evitar el potencial traslado de líneas de producción automotriz a otros países.<sup>184</sup>

## B) Empleos

Ante la tendencia de internacionalización de la economía y con el objetivo de lograr una mayor competitividad en los mercados, las empresas se ven en la necesidad de implementar estrategias de localización que les permitan abaratar sus costos de producción optando por el desplazamiento de fases o procesos productivos completos hacia territorios con mayores ventajas comparativas.<sup>185</sup>

La idea de buscar espacios que ofrezcan una mano de obra barata con la finalidad de reducir los costes de producción ha sido base para obtener una mayor competitividad en el mercado.<sup>186</sup> Desgraciadamente, esta estrategia sobaja los

---

<sup>183</sup> Arteaga García, Arnulfo et. al., “El auto del futuro y el futuro de México”, *Revista Comercio Exterior*, México, N° 18, abril-junio, 2019, p. 8. <https://www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=843&t=el-auto-del-futuro-y-el-futuro-de-mexico>.

<sup>184</sup> *Idem*.

<sup>185</sup> Vieyra, Antonio, *op. cit.*, p.9.

<sup>186</sup> *Idem*.

derechos laborales e impide el desarrollo de la población trabajadora de clase baja y media.

En México, el salario promedio que reciben los trabajadores de la industria automotriz oscila entre los 2.38 y 3.95 dólares por hora,<sup>187</sup> mientras que sus homólogos estadounidenses ganan en el mismo tiempo de trabajo cerca de 24 dólares. La fabricación de automóviles en México genera ahorros en los costos laborales de entre 600 y 700 dólares por vehículo, lo que representa hasta un 50% menos del costo total para las empresa que producen en México en comparación con lo que costaría producirlo en Estados Unidos.<sup>188</sup>

Con base en estas condiciones de trabajo sumado a las grandes brechas salariales entre México y sus socios norteamericanos, la industria automotriz mexicana se ha colocado como un gran generador de empleos –aunque mal pagados–. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AIMA), hace 30 años esta industria representaba el 5% del PIB de las manufacturas. A partir de entonces la

---

<sup>187</sup> Los costos laborales en la industria automotriz en México son de los más bajos del mundo; al menos entre la veintena de países de las economías maduras y emergentes que dan cuenta del grueso de la producción y comercialización de autos. Con base en datos del BLS, el estudio de Stanford (2010) sobre la geografía de la auto-globalización revela que México tiene los costos laborales más bajos entre 18 países considerados: 3.95 dólares por hora para los obreros en líneas de producción (La distancia de las otras cinco naciones: Taiwán, 7.5; Polonia, 7.8; Hungría, 9; Brasil, 11.4 y República Checa, 11.5) Ni qué decir de las naciones con los mayores costos laborales de la industria automotriz: Alemania, 52; Bélgica, 41.7; Canadá, 40.4; Austria, 39 y Reino Unido, 35.8. Si bien estos datos son a 2007, la evolución de las remuneraciones a la baja en el país en los últimos años nos dice que la brecha que separa a México del resto de países se ha acentuado.

<sup>188</sup> CEPAL, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe... cit.* p. 167.

industria ha crecido significativamente hasta alcanzar en 2018 el 22% del PIB manufacturero.<sup>189</sup>

Asimismo, el sector automotriz también contribuye a la generación de empleos de manera indirecta en otras áreas industriales. De las 21 actividades que comprende la industria manufacturera, 12 reportaron un alza de sus plantillas laborales entre las que destacan: la fabricación de productos metálicos, con un aumento mensual de 3.8%; impresión e industrias conexas, 2.1%; fabricación de muebles, colchones y persianas, 1.8%; y la industria de bebidas y tabaco, 0.6%; todas ellas relacionadas en mayor o menor medida con la fabricación de automóviles.<sup>190</sup>

En lo relativo al fomento y protección de los derechos sociales durante la vigencia del TLCAN, las óptimas condiciones de trabajo, la protección jurídica de los trabajadores y una visión ecológica dentro de la producción automotriz fueron los grandes ausentes en las prioridades de los gobiernos.

Ahora bien, el T-MEC aspira a corregir estos problemas estableciendo reglas de origen novedosas que elevarán los salarios de los trabajadores de la industria automotriz so pena de pagar un arancel si no se cumple con el VCL correspondiente. De igual forma, busca transparentar el actuar dentro de la industria en un marco de combate a la corrupción estableciendo procedimientos y

---

<sup>189</sup> La industria automotriz empleó a 840 mil personas de manera directa al cierre de 2018, lo que equivale a 23% del personal ocupado en el sector manufacturero del país, según la Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera 2018 del INEGI.

<sup>190</sup> Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera 2018 del INEGI.

mecanismos de solución de controversias en caso de una mala práctica de la regulación laboral.

En suma, la nueva regla de VCL, los mecanismos de solución de controversias en materia laboral, el fomento a las negociaciones colectivas de los sindicatos, la observancia anticorrupción y la aplicación de la reforma laboral traerán consigo un contundente cambio en el modelo de empleo dentro de la industria automotriz. El cambio representa uno de los más grandes retos para la industria productiva, los inversionistas y el gobierno mexicano.

### C) Producción

La industria automotriz es clave en el proceso de industrialización de México, en torno a ella no solo se han desarrollado las capacidades de producción, sino que se han conjuntado todos los instrumentos de política industrial que han existido, a la vez que ha dado lugar al desarrollo de una nueva interpelación de México con el mundo.<sup>191</sup>

La creciente globalización de este sector propició que a partir de 2000 la industria productora de vehículos haya experimentado un proceso de reconfiguración de su planta productiva, pasando de ensamblar automóviles económicos a modelos de

---

<sup>191</sup> Covarrubias Valdenebro, Alex, “Explosión de la Industria Automotriz en México: De sus encadenamientos actuales a su potencial transformador”, México, *Friedrich-Ebert Stiftung México*, Análisis N° 1/2014, marzo 2014, p. 3. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/13016.pdf>.

mayor sofisticación tecnológica y valor agregado para un mercado global que así lo demandaba.<sup>192</sup>

La entrada en vigor del TLCAN ha estado acompañada por un proceso de modernización de la industria automotriz en México. En 1995 la producción de vehículos ligeros reinició su crecimiento de manera sostenida. A partir de 2001 y en los años siguientes se presentó una reducción en la producción de vehículos explicada por la desaceleración de la economía estadounidense y por el proceso de reconversión de las líneas de producción. Así, luego de haber alcanzado un volumen de manufactura de poco más de 1.9 millones de unidades, la producción nacional descendió por debajo de 1.6 millones de unidades en 2004. Sin embargo, a partir de 2005 se observó un repunte en la producción con un crecimiento de 7.3%, alcanzando un total de 1,694,420 unidades, dinamismo que se acentuó en el año 2006 cuando la producción aumentó 22.3%, con respecto al 2005;<sup>193</sup> la tendencia fue favorable hasta la crisis económica mundial de 2009, año en el que la producción de vehículos cayó 28.1%. Una vez superada la crisis, la recuperación ha sido significativa.

Dentro de las economías emergentes, México se ha convertido en una de las plataformas de producción y exportación más rentables, con garantía de calidad a menores costes. En los últimos años, mientras Estados Unidos y Canadá perdían

---

<sup>192</sup> Secretaría de Economía, *Industria Automotriz, monografía*, marzo 2012, p. 25. [https://www.economia.gob.mx/files/comunidad\\_negocios/industria\\_comercio/Monografia\\_Industria\\_Automotriz\\_MARZO\\_2012.pdf](https://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf).

<sup>193</sup> *Ibidem*, p. 26.

participación en la producción dentro del bloque, México la acrecentaba considerablemente. Entre 2010 y 2016, la participación de Estados Unidos se redujo del 73.2% al 67.1% mientras que la de México incrementó del 10.3% al 19.8%; con respecto a la participación canadiense, la producción mexicana la ha superado desde 2008. Muestra de este crecimiento es que México ha sido el destino de 9 de las 11 plantas de ensamblaje proyectadas en América del Norte desde 2011, por lo que la producción de vehículos ligeros podría aumentar en gran medida hasta llegar a alcanzar cerca de 5 millones de unidades en 2020.<sup>194</sup>

---

<sup>194</sup> CEPAL, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe... cit.* p. 165.

## **4.2. Perspectiva económica para industria automotriz mexicana en el marco del T-MEC.**

- **El futuro de la industria automotriz en México. Retos y oportunidades.**

### A) Ubicación geográfica y diversificación comercial

Desde las primeras etapas de gestación del comercio internacional, la ubicación de las naciones ha jugado un papel decisivo en el éxito de su desarrollo comercial así como en el aprovechamiento de sus recursos. Uno de los principales recursos de la República Mexicana es su privilegiada ubicación geográfica.

Con el fin de desarrollar una eficiente producción del sector automotriz en el plano internacional, se considera a la diversificación comercial como un factor clave en la política económica. México deberá dirigir sus estrategias en materia de comercio exterior hacia diversos horizontes, no puede seguir dependiendo de un solo mercado –más del 80% de las exportaciones del país se dirigen a Estados Unidos–, por ello es de vital trascendencia que el país comience a tejar una red más amplia de socios comerciales aprovechando de mejor forma los Tratados de Libre Comercio firmados sin limitar la posibilidad de suscribir otros.

- Asia - Pacífico

El territorio mexicano cuenta con 7,146 kilómetros de longitud en su costa poniente, zona caracterizada por su basta infraestructura portuaria. La salida de México al Océano Pacífico representa una importante conexión marítima y mercantil que lo conectan con una de las regiones comerciales más dinámicas del mundo: Asia-Pacífico

La importancia del comercio transpacífico en la cadena automotriz radica en la obtención de tecnología de punta (Japón y Corea del Sur) necesaria para la realización de procesos industriales, misma que logra optimizar los tiempos de producción y flujos de capital para cumplir con las demandas del sector y, por otro lado, facilita el acceso a mano de obra barata (China y Vietnam). Al respecto, México deberá buscar acuerdos y posibles socios que puedan ofrecer la tecnología y mano de obra necesaria para disminuir los costos de producción logrando finalmente costos de venta más bajos con un nivel industrial y tecnológico de calidad.

- Europa

Pese a la vigencia de un Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea (TLCUEM), y la existencia de grandes empresas europeas dedicadas al ramo automotriz, la presencia de armadoras europeas en México es considerablemente menor en comparación con las estadounidenses o asiáticas. Aún así, Europa es para México el segundo mercado más importante dentro del

sector automotriz, ejemplo de ello es la exitosa relación sostenida con Alemania y la empresa Volkswagen.

Las inversiones de Volkswagen en México, desde su llegada en 1964,<sup>195</sup> sirvieron como aliciente para que otras empresas fabricantes de automóviles confiaran en el país. Hoy en día, importantes marcas europeas mantienen plantas de producción de alta modernidad y sostenibilidad, sin embargo, la inversión aún es muy baja.

Por otro lado, contemplando la salida de Reino Unido de la Unión Europea, se abre la posibilidad para la suscripción de un TLC con esta nación. En lo que respecta al sector automotriz, la relación podría ser de gran importancia pues el interés por la localización de plantas ensambladoras de marcas británicas elevaría de forma significativa la producción automotriz cumpliendo con las estrategias de diversificación y fortalecimiento de la economía.

Se requerirá fortalecer la relación entre México y las naciones europeas para fomentar la instalación de ensambladoras en territorio nacional que puedan competir con la industria norteamericana.

---

<sup>195</sup> En enero de 1964 se constituye “Volkswagen de México” y en junio de 1965 comienza a construirse su primer planta a las afueras de la ciudad de Puebla. Uno de los primeros autos ensamblados en México fue el “Vocho” en 1967. Fuente: Sitio oficial de Volkswagen de México, S.A. de C.V. <https://www.vw.com.mx/es/experiencia/cultura/la-historia-de-vw-en-mexico.html>.

- América Latina

Aunque la mayor actividad comercial de México se realice dentro de América del Norte no debemos desatender las relaciones comerciales que se tienen con América Latina. El fortalecimiento de estas generará un contrapeso importante entre los países latinoamericanos y Estados Unidos logrando que, en el caso específico de México, éste pueda colocarse en una mejor posición dentro de las negociaciones ante las posibles estrategias políticas hegemónicas y proteccionistas de Estados Unidos en materia comercial.

La frontera sur nos conecta con Centroamérica y el Caribe. Esta zona ha sido objeto de álgidos cambios políticos y sociales en los últimos años y debido a ello, muchas naciones han visto en la integración y cooperación económicas una salida para desarrollarse. A través de una política exterior activa del gobierno mexicano, se deberá buscar y promover el comercio latinoamericano por medio de modernizaciones de los TLC ya existentes o del establecimiento de nuevos. Así mismo, con resultados económicamente favorables para esta región, se atenderá el problema de la migración ilegal, tema que ocupa un lugar central en la agenda México-Estados Unidos, causante de gran rigidez en la relación comercial de estos países.

El potencial crecimiento de las exportaciones de la industria automotriz en México podría expandirse hacia Sudamérica apoyándose en el marco regulatorio de los

TLC ya existentes, así como en el recientemente firmado Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífica (TIPAT).

En últimas fechas, a partir del inicio del gobierno de Alejandro Fernández en Argentina, se habló sobre la posibilidad de suscribir un Tratado entre México y el país andino en donde la industria automotriz figuraría, junto a la industria ganadera argentina, como uno de los principales temas de la agenda bilateral.

Lo anterior es ejemplo de líneas estratégicas dentro de una postura abierta por parte del gobierno mexicano para promover las relaciones comerciales latinoamericanas. De esta forma forjará una posición predominante en la región y diversificará su economía al tiempo que la fortalece.

#### B) Tecnología y medio ambiente

Con respecto al desarrollo de tecnologías y su implementación en los vehículos, así como del mantenimiento y digitalización en la producción de estos, expertos indican que el sector automotriz cambiará en la próxima década tanto o más que en los últimos cincuenta años.<sup>196</sup> Al ser uno de los sectores más rentables para México, se prevé que esta industria continúe siendo atractiva para la inversión extranjera bajo las premisas de optimización de recursos y obtención de mayores

---

<sup>196</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Jiménez Sánchez, José, *Un análisis del sector automotriz y su modelo de la gestión en el suministro de las autopartes*, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México, 2006, p. 44. <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt288.pdf>.

ganancias. Lo anterior no necesariamente representa la continuación de los mismos procesos productivos industriales; las crecientes acciones en favor de la protección del medio ambiente y el uso de tecnologías verdes significarán un nuevo reto a cumplir para las empresas automotrices que deseen conservar su posición en el mercado durante los próximos años.

A partir de la entrada en vigor del T-MEC, y en razón de la incorporación del Capítulo 24 relativo al medio ambiente,<sup>197</sup> es menester un análisis prospectivo de los retos y condiciones que la industria automotriz mexicana enfrentará ciñéndose a los estándares establecidos por el nuevo Tratado y demás compromisos internacionales.

Se prevé la necesaria generación de estrategias que busquen fomentar el desarrollo productivo y la modernización de las plantas ensambladoras con el objetivo de posicionar a México como un país puntero en la fabricación de automóviles de nueva tecnología ecológica –híbridos y eléctricos– amigable con el medio ambiente. Al respecto, una de las oportunidades para el desarrollo de políticas públicas económico-ambientales, con resultados en el mediano y largo

---

<sup>197</sup> El Capítulo 24 del T-MEC reconoce la contribución del comercio al desarrollo sustentable a través del apoyo mutuo entre políticas y prácticas comerciales y ambientales además de promover altos niveles de protección ambiental.

plazo, se encuentra en la profesionalización de los trabajadores y la innovación tecnológica de la industria.<sup>198</sup>

La alternativa tendiente a la profesionalización de la planta productiva en aras de innovación tecnológica forzarán a los trabajadores de la industria automotriz a transformarse, desde las actividades de alta tecnología hasta los talleres mecánicos independientes dedicados al mantenimiento básico de los automóviles.<sup>199</sup> Esta situación ocurrirá gradualmente en los próximos años con la entrada de autos ecológicos, haciendo cada vez más necesaria la existencia de profesionales y técnicos adaptados a la digitalización e innovación automotriz.<sup>200</sup>

Lo anterior se propone como una estrategia económica de prevención frente al global cambio ideológico y político en defensa del medio ambiente. Resultará en costos mayores para la economía mexicana el no estar preparada para una

---

<sup>198</sup> Por el momento, no existe ninguna regulación expresa dentro del T-MEC que imponga una sanción de corte ambiental a la producción de automóviles ni reglas que exijan la utilización de materiales específicos o el uso de tecnologías verdes en el ensamblaje de estos. No obstante, el preocupante deterioro del medio ambiente ha comenzado a ocupar recientemente a la comunidad internacional, tomando acciones sobre esta situación en pro del cuidado del medio ambiente.

<sup>199</sup> El cambio tecnológico automotriz en pro del medio ambiente traerá consigo notables adelantos de tipo electrónico, de inteligencia artificial y de utilización de nuevos materiales, desde las operaciones de diseño de instrumentos hasta los sistemas de producción automática.

<sup>200</sup> Citando al investigador Kurt Unger: “Es necesario considerar las restricciones que implica el cambio en todo el sistema de producción; en primer lugar, es enorme la inversión necesaria para reemplazar material y técnicamente las viejas plantas; por ello, el viejo y nuevo sistema coexistirán varios años. Pero es necesario preguntar qué deberán hacer los nuevos miembros de la industria, como México, si quieren arriesgarse y sobrevivir” En: Unger, Kurt, *“Industria Automotriz: México bajo el cambio tecnológico”*, México, Vol. 28, N°1, *Colegio de México*, julio-septiembre, 1987, p. 46. <https://www.jstor.org/stable/27738213?seq=1>.

eventual regulación ambiental vinculatoria a nivel internacional que exija, hipotéticamente, como regla de origen algún requisito ecológico.

### C) Desarrollo técnico y profesional de la planta productiva

Es un hecho que los tratados comerciales forman parte de los instrumentos de un Estado por medio de los cuales se incentiva el movimiento de capitales entre países. Este flujo de inversión es absolutamente motivado por las ventajas que un país ofrezca en la producción de algún bien o servicio específico. En el ámbito automotriz, de entre las ventajas a considerar para que un país resulte más atractivo que otro, se encuentran la capacidad de producción de alta tecnología y la profesionalización de su planta laboral. En los próximos años, estos factores representarán dos principales áreas de oportunidad para la atracción de inversión extranjera en México generando importantes cambios para el desarrollo y fabricación de automóviles y autopartes.

La incorporación de tecnología a la cadena productiva automotriz, en donde los autos híbridos y eléctricos toman cada vez mayor relevancia, debe ser considerada como una oportunidad de diversificación y avance tecnológico para los próximos años. La elaboración de planes y estrategias impulsarán a México como uno de los principales fabricantes de automóviles no contaminantes pudiendo crear una industria con suficiente capacidad productiva y de alta especialidad tecnológica.

La protección al medio ambiente también será otro factor que impulsará el incremento a nivel técnico y académico pues las nuevas tecnologías híbridas y eléctricas necesitarán de un constante desarrollo científico y de investigación dedicado a optimizar los procesos en la fabricación de autos, demandando profesionales de alto nivel que diseñen, desarrollen y brinden mantenimiento a esa tecnología amigable con el medio ambiente.<sup>201</sup>

México, como potencial fabricante de automóviles ecológicos requerirá, modernizar y profesionalizar la planta productiva; así pues, la competitividad de los empleados automotrices radicará en la especialización que ellos tengan, por lo tanto, si es de interés para el gobierno conservar de manera eficiente la industria automotriz en México, una estrategia integral versaría en la creación y fomento de carreras técnicas y universitarias dedicadas a generar profesionales que cubran la demanda de nuevos puestos en el sector – áreas de especialidad dentro de la Ingeniería Automotriz, Ingeniería Mecánica, Ingeniería Ambiental, entre otras—.

La profesionalización del trabajo industrial automotriz generará un progreso sostenible en el desarrollo del país tanto en lo micro como en lo macroeconómico. México tendrá que buscar la transición como un país de mano de obra barata a uno con un mayor grado de especialización técnica, procurando conservar los costos de fabricación a un nivel considerable pues, de lo contrario, es de esperar que la empresas extranjeras pudieran ya no sentirse atraídas para invertir.

---

<sup>201</sup> Macduffie, John y Moavenzadeh, Fred, “¿Cómo ha respondido la industria automovilística al cambio tecnológico?”, México, *Revista Comercio Exterior*, Vol. 54, N° 13, marzo de 2004, p. 265. <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/64/7/RCE7.pdf>.

Asimismo, será necesario el continuo fomento y crecimiento de la industria automotriz mexicana (inversión extranjera, diversificación comercial, apoyo a la industria, mejoramiento de condiciones de trabajo, etc.) para que de esta manera la planta productiva continúe modernizándose con la entrada de más trabajadores mejor calificados orientados hacia la innovación tecnológica, en medida que la demanda del mercado lo requiera.

El costo que representa la mano de obra especializada para los inversionistas es un tema relevante a tomarse en cuenta. No se puede negar que una mayor profesionalización conllevará el pago de salarios más altos y por tanto es posible que, en ese sentido, México ya no resulte un país tan atractivo, es decir que, podría resultar más atractivo y viable para las empresas extranjeras establecer sus fábricas y ensambladoras en otro país, situación que repercutiría en México con la pérdida de empleos y la disminución de capital industrial nacional. Previendo este escenario y atendiendo a las condiciones del actual mercado norteamericano, una de las propuestas radica en la creación de una estrategia educativa y profesional en el mediano plazo que busque posicionar al sector automotriz como un fuerte competidor en el ramo a través del desarrollo de nuevas alternativas industriales amigables con el medio ambiente, innovación tecnológica, competitividad salarial y profesionalización técnica y científica.

#### D) Posicionamiento y competitividad

El camino de la industria automotriz a lo largo de los años ha sido muy variado, lleno de muchos aciertos y desaciertos. En el presente, ante el nuevo T-MEC se vislumbran muchos posibles escenarios que, inevitablemente, dependen de diversos factores que alterarán de una o otra medida el desarrollo y éxito de los planes económicos para la industria.

Como bien señalan Orozco Leyva y León Garza,<sup>202</sup> la cuestión importante para este momento es cómo hacer a la industria más fuerte y no el cómo defenderla. El sector automotriz mexicano ya no necesita más defensa, sino que requiere de estrategias prácticas y políticas públicas eficientes que potencien los recursos que México pone en el escenario comercial frente a Estados Unidos, Canadá y el mundo.

Será importante mantener dentro de los principales objetivos el poder utilizar la capacidad instalada al máximo, reducir tiempos muertos, especializar la mano de obra y lograr una rotación adecuada de personal a fin de conseguir una producción de clase mundial. Además, se necesitará reforzar el mercado interno al tiempo que el país forje los procesos de diversificación de sus exportaciones a través del mantenimiento de un entorno macroeconómico sano (baja inflación y

---

<sup>202</sup> Orozco Leyva, Arturo y León Garza, Miguel, “Competitividad de la industria automotriz en época de turbulencias”, *El Universal*, México, 30 de noviembre de 2017. (Sección: Cartera). <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/competitividad-de-la-industria-automotriz-en-epoca-de-turbulencias>.

tasas de interés relativamente bajas), así como la creación de incentivos fiscales.<sup>203</sup>

Un país con alta productividad automotriz, un mercado interno fuerte y un mercado externo diversificado, en concordancia con una fuerte planta productiva con miras al desarrollo sustentable y sostenible será capaz de atraer más y mejores inversiones, haciendo de este sector un fuerte pilar industrial que contribuya en el mejoramiento de las condiciones laborales de los trabajadores, el desarrollo industrial, la protección del medio ambiente, la incorporación de tecnología, la diversificación de mercados y el crecimiento económico.

---

<sup>203</sup> *Idem.*

## CONCLUSIONES.

1. La globalización ha sido uno de los procesos con más repercusiones en la historia económica moderna. Para el caso mexicano, ha conllevado la adopción –a veces forzada– de medidas acorde a las tendencias mundiales.
2. De acuerdo con una perspectiva doctrinal de la Integración Económica, América del Norte se encuentra aún en los primeros niveles y el T-MEC podría considerarse como un instrumento capaz de potencializar la integración de la región a través de una nueva forma de comercio.
3. Las reglas de origen se encuentran entre los elementos principales de las negociaciones comerciales, tanto como instrumentos técnicos de regulación, como estrategias de política comercial encaminadas a la protección de las industrias nacionales. La práctica jurídica internacional requiere de un entendimiento multidisciplinario para una adecuada negociación y una eficiente implementación.
4. La entrada en vigor del T-MEC representa el comienzo de una forma de comercio e integración: El Comercio Administrado. Es posible que estemos ante el primer albor de lo que pueda llegar a convertirse en la próxima corriente preponderante del Comercio Internacional.
5. El T-MEC exige mayores requisitos en materia de origen para el sector automotriz. La actuación rápida y eficiente con objetivos a mediano y largo plazo es la mejor alternativa para lograr elevar los estándares económicos aprovechando la ventajas brindadas por el nuevo Tratado.

## BIBLIOGRAFÍA.

Acosta, Alberto y Gudynas, Eduardo (eds.), *Libre Comercio, mitos y realidades. Nuevos desafíos para la economía política de la integración latinoamericana*, Quito, Ecuador, Ed. Abya-Yala, 2004. [https://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com.mx/&httpsredir=1&article=1372&context=abya\\_yala](https://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com.mx/&httpsredir=1&article=1372&context=abya_yala).

Bela Balassa, J.D., *Teoría de la integración económica*, UTEH, México, 1943.

Carvajal Contreras, Máximo, *Derecho Aduanero*, México, ed. Porrúa, 1993.

Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques, *La integración comercial de América del Norte más allá del TLCAN*, México, Documentos de Análisis, noviembre de 2014. [https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/docs/Doc\\_Analisis\\_Nov2014.pdf](https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/docs/Doc_Analisis_Nov2014.pdf).

Closa, Carlos y Molina, Ignacio (coords.), *El futuro de la Unión Europea*, Madrid, España, Real Instituto Elcano, Informe del 23 de abril de 2018. <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/1305c333-9ff8-44f6-9a8e-ae1b55d3c6de/informe-elcano-23-el-futuro-de-la-union-europea.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=1305c333-9ff8-44f6-9a8e-ae1b55d3c6de>.

Estefanía Joaquín, *Hij@, ¿Qué es la globalización? La primera revolución del siglo XXI*, Madrid, España, Punto de Lectura, 2002.

Falconí, Fander (ed.), *TLC. Más que un tratado de libre comercio*, Quito, Ecuador, FLACSO, 2005. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/48422.pdf>.

Garciadiego, Javier et. al. *El TLCAN día a día. Crónica de una negociación*, México, Porrúa, 1994.

Maesso Corral, María y González Blanco, Raquel, "América Latina en la política de cooperación al desarrollo de la UE", *Boletín Económico de Información Comercial Española*, Madrid, España, Junio 2000. [http://ieie.itam.mx/docs/Coop\\_UE\\_AL\\_BICE.pdf](http://ieie.itam.mx/docs/Coop_UE_AL_BICE.pdf).

Navarro Varona, Eurne, *Las reglas de origen para las mercancías y servicios en la CE, EE.UU. y el GATT*, Madrid, España, Civitas Ediciones, 1995.

López Flores, Yenelly Angélica, *El papel de la sociedad civil y el capital social en la negociación de un acuerdo de integración económica: el caso del TLCAN*, Puebla, México, Biblioteca UDLAP. Colección de Tesis Digitales, 2006, [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lni/lopez\\_f\\_ya/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/lopez_f_ya/capitulo2.pdf).

Ocampo, José Antonio (coord.), *Globalización y desarrollo*, Brasilia, Brasil, CEPAL, 2002. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2724/2/S2002024\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2724/2/S2002024_es.pdf).

O'Neil, Shannon K. (dir.), *América del Norte. El momento de un nuevo enfoque*, trad. de Maria Riera Velasco y Carles Andreu Saburit, Nueva York, Nº 71, Estados Unidos, Council on Foreign Relations, Informe del Grupo de Trabajo Independiente.

Perroux, François, *Les force d'integration et le type d'intégration, L'Europe san rivages*, PUG, Grenoble, 1990.

Ramírez Torres, Alejandro, *Inversión extranjera directa en México: Determinantes y pautas de localización*, Bellaterra, Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, Tesis Doctoral, 2002. <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/3990/asrt1de3.pdf>.

Renato Javier, Santoscoy Arroyo, *Integración Económica y Migración Internacional: El caso de México en el contexto del Tratado de Libre Comercio*, tesis para obtener el título de Licenciado en Economía, México, 2001. <http://www.economia.unam.mx/secss/docs/tesisfe/SantoscoyARJ/cap1.pdf>.

Rojas, Oscar Eduardo. *Las Agencias de Aduana en Colombia bajo la óptica de la Futura Norma por la cual se modifica el Decreto 2685 de 1999*. Monografía para obtener el título de Abogado. Universidad de Cartagena. Cartagena, 2015. <http://repositorio.unicartagena.edu.co:8080/jspui/bitstream/11227/1437/1/LAS%20AGENCIAS%20DE%20ADUANA%20BAJO%20LA%20OPTICA%20DE%20LA%20FUTURA%20NORMA%20POR%20LA%20CUAL%20SE%20MODIFICA%20EL%20DECRETO%202685%20.pdf>.

Ríos, Alma de los Ángeles, “Diferencias entre el TLCAN y el T-MEC y sus posibles impactos para México” *Revista Perfiles de las Ciencias Sociales*, México, Vol. 7, N°. 13, julio-febrero, 2019,

Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe, *Estado actual del proceso de integración en América Latina y el Caribe*, XLI Reunión Ordinaria del Consejo Latinoamericano, Caracas, Venezuela, 25 al 27 de noviembre de 2015. <http://www.sela.org/media/2087801/15-estado-actual-proceso-integracion-foro-consejo-esp.pdf>.

Smith, Adam, *La riqueza de las naciones*, Titivillus, Trad. Carlos Rodríguez Braum, 2015. <http://ceiphistorica.com/wp-content/uploads/2016/04/Smith-Adam-La-Riqueza-de-las-Naciones.pdf>.

Tugores Ques, Juan, *Economía Internacional e integración Económica*, 2a. ed., Madrid, España, McGraw-Hill Interamericana, 1995.

Velásquez Flores, Rafael, “Orígenes, objetivos y estructura institucional del TLCAN”, en Velásquez Flores, Rafael. et. al. (coords.), *Retos e interrelaciones de la integración regional: Europa y América*, México, Universidad de Quintana Roo y Plaza y Valdés, 2003.

Villamizar Pinto, Hernando, *Introducción a la integración económica*, 2a ed., Santafé de Bogotá, Colombia, Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Colección Estudios de Economía, 2000. [https://www.utadeo.edu.co/sites/tadeo/files/node/publication/field\\_attached\\_file/pdf-introduccion\\_a\\_la\\_integracion\\_economica-\\_pag.-\\_web-\\_10-15\\_0.pdf](https://www.utadeo.edu.co/sites/tadeo/files/node/publication/field_attached_file/pdf-introduccion_a_la_integracion_economica-_pag.-_web-_10-15_0.pdf).

Villarreal, René (comp.), *Economía internacional, I. Teorías clásica, neoclásica, y su evidencia histórica*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979.

Witker, Jorge, *Las reglas de origen en el comercio internacional contemporáneo*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2005.

Witker, Jorge (coord.) “Reglas de origen y procedimientos aduanales”, *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Análisis, diagnóstico y propuestas jurídicas*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1993. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/3/1060/8.pdf>.

Zapata Martí, Ricardo, "De la geopolítica a la geoeconomía tendencias y perspectivas de la regionalización". En: *El nuevo sistema internacional. Una visión desde México*, México, SRE y FCE, 1999.

## Hemerografía

Amaro, César, "Ventaja Comparativa vs. Absoluta", República Dominicana, *Analytica, Inteligencia Económica y Estrategias de Negocios*, noviembre 2016. <https://www.analytica.com.do/2016/11/macroconcept-ventaja-comparativa-vs-absoluta/>.

Anaya Díaz, Alfonso, "David Ricardo y la Teoría Clásica de los Salarios", México, *Revista Latinoamericana de Economía*, Vol. 8, N°31, agosto de 2013. <http://www.revistas.unam.mx/index.php/pde/article/view/41057/37353>.

Arias, Andrés Felipe, *Libre Comercio, teoría y realidad*, *Semana*, Colombia, 30 de octubre de 2010. (Sección: Opinión). <https://www.semana.com/opinion/articulo/libre-comercio-teoria-realidad/68957-3>.

Arteaga García, Arnulfo et. al., "El auto del futuro y el futuro de México", *Revista Comercio Exterior*, México, N° 18, abril-junio, 2019. <https://www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=843&t=el-auto-del-futuro-y-el-futuro-de-mexico>.

Bodemer, Klaus, *La globalización. Un concepto y sus problemas*, Hamburgo, Alemania, Nueva Sociedad, núm. 156, julio-agosto 1998. <http://biblioteca.ues.edu.sv/revistas/10701666N156-6.pdf>.

Carvajal Contreras, Máximo, "Las reglas de origen, sus efectos y consecuencias", Veracruz, México, *Revista Reflexiones Jurídicas Veracruzana especializada en Derecho y Ciencia Política*, Año 1, N° 2, Mayo 2001. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3228/7.pdf>.

Carbajal, Yolanda y Del Moral, Laura Elena, "El desempeño del sector automotriz en México en la era del TLCAN. Un análisis a 20 años.", México, *Paradigma Económico*, Año 6, núm. 2, julio-diciembre, 2014.

Covarrubias Valdenebro, Alex, "Explosión de la Industria Automotriz en México: De sus encadenamientos actuales a su potencial transformador", México, *Friedrich-Ebert Stiftung México*, Análisis N° 1/2014, marzo 2014. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/13016.pdf>.

De la Calle, Luis, "Retos y Oportunidades del T-MEC (Primera Parte)", *El Universal*, México, 16 de enero de 2020. (En sección: Opinión) <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/luis-de-la-calle-pardo/retos-y-oportunidades-del-t-mec-primera-parte>.

Dussel Peters, Enrique, *La renegociación del TLCAN. Efectos arancelarios y el caso de la cadena de calzado*, Investigación Económica, vol. LXXVII, núm. 303, enero-marzo de 2018. <http://dusselpeters.com/128.pdf>.

Dussel Peters, Enrique, Foro: "Los escenarios de la renegociación del TLCAN, Geopolítica y la situación mundial de alimentos", Ciudad de México, México, Senado de la República, Comisión de Desarrollo Rural, junio de 2017. [http://www.senado.gob.mx/comisiones/desarrollo\\_rural/docs/tlcan/Dussel.pdf](http://www.senado.gob.mx/comisiones/desarrollo_rural/docs/tlcan/Dussel.pdf).

Dussel Peters, Enrique y Ortiz Velasquez, Samuel, "La nueva relación comercial entre América Latina y el Caribe y China: ¿promueve la infracción o desintegración comercial?", en Dussel Peters, Enrique (coord.), *La nueva relación comercial de América Latina y el Caribe con China, ¿Integración o desintegración regional?*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2016. <https://www.dusselpeters.com/100.pdf>.

Fernández Domínguez, A.O., "La industria automotriz en México y el TLCAN", Chihuahua, México, *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, N° 65, agosto 2016. <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2006/aofd.htm>.

García Escobar, Álvaro, "De la ventaja comparativa a la ventaja competitiva: Una explicación al comercio internacional", Santiago de Cali, Colombia, *Publicaciones ICESI*, N° 60, julio-septiembre, 1996. [https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/publicaciones\\_icesi/article/view/640/640](https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/publicaciones_icesi/article/view/640/640).

Gazol Sánchez, Antonio, "Libre comercio: tratados y nuevo orden. Un balance", Ciudad Universitaria, México, *Economía UNAM*, Vol. 13, N°38, mayo-agosto, 2015. <http://www.scielo.org.mx/pdf/eunam/v13n38/1665-952X-eunam-13-38-00122.pdf>.

Jiménez, Juan Carlos, "El USMCA y las reglas de origen para la industria automotriz", *Revista Visión Industrial*, Jalisco, México, N° 48, Año 8, enero-febrero, 2020. <https://www.visionindustrial.com.mx/industria/para-no-perderse/el-usmca-y-las-reglas-de-origen-para-la-industria-automotriz>.

Juárez Allende, Héctor y Oscar Conde, Tristan, "Latinoamérica y el Convenio de Kyoto Revisado", México, *La revista mexicana de comercio exterior*, Edición Electrónica n° 2, 2013. <https://www.estrategiaaduanera.mx/page/33/?dir=desc&limit=10&order=name>.

León, Miguel, "Industria automotriz mexicana. Una historia de éxito que debe mirar hacia adelante", *Revista Istmo, México*, N° 345, agosto-septiembre, 2016. <https://www.istmo.mx/2016/09/01/industria-automotriz-mexicana-una-historia-de-exito-que-debe-mirar-hacia-delante/>.

Macduffie, John y Moavenzadeh, Fred, "¿Cómo ha respondido la industria automovilística al cambio tecnológico?", México, *Revista Comercio Exterior*, Vol. 54, N° 13, marzo de 2004. <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/64/7/RCE7.pdf>.

Morales, Isidro, "Del comercio libre al administrado", *El Universal*, México, 6 de septiembre de 2018. (En sección: Opinión) <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/isidro-morales/cartera/del-comercio-libre-al-administrado>.

Morales, Roberto, "Comercio, tema de seguridad nacional para EU: Trump", *El Economista*, México, 19 de diciembre de 2017. (En sección: Empresas). <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Comercio-tema-de-seguridad-nacional-para-EU-Trump-20171219-0040.html>.

Moreno Brid, Juan Carlos, "México's auto industry after NAFTA: A succesful experience in restructuring?", Estados Unidos, Working Paper N° 232, The Helen Kellogg Institute for International Studies, University of Notre Dame, 1996. [https://kellogg.nd.edu/sites/default/files/old\\_files/documents/232.pdf](https://kellogg.nd.edu/sites/default/files/old_files/documents/232.pdf).

Novelo U., Federico, "América del Norte después del TLCAN", México, *Economía UNAM*, Vol. 15, N° 44, mayo-agosto, 2018.

Noyola, Pedro y González Armando, "México y la apertura internacional", *Revista Foro Internacional*, México, vol. XXXIV, núm. 4, octubre-diciembre, 1994. <https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/1368/1358>.

Okabe, Taku, "Nueva regla de origen en el T-MEC", *Revista Comercio Exterior*, México, N° 18, abril-junio, 2019. <https://www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=862&t=nueva-regla-de-origen-en-el-t-mec>.

Ornelas Delgado, Jaime, *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la crisis del campo mexicano*, Puebla, México, Revista de la Facultad de Economía-BUAP, año VIII, núm. 23. <http://www.economia-snci.gob.mx/tlcan/docsup/313-833138316.pdf>.

Oropeza García, Arturo y León Garza y Miguel, *México frente a la Tercera Revolución Industrial*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2013.

Orozco Leyva, Arturo y León Garza, Miguel, "Competitividad de la industria automotriz en época de turbulencias", *El Universal*, México, 30 de noviembre de 2017. (Sección: Cartera). <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/competitividad-de-la-industria-automotriz-en-epoca-de-turbulencias>.

Petit Primera, José Gregorio, *La teoría económica de la integración y sus principios fundamentales*, Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura, Caracas, Venezuela, vol. XX, núm. 1, enero-junio de 2014. <https://www.redalyc.org/pdf/364/36433515007.pdf>.

Puga, Tláloc, "Industria automotriz capta IED histórica, pese a Trump", *El Universal*, México, 27 de febrero de 2018. (Sección: Cartera). <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/industria-automotriz-capta-ied-historica-pese-trump>.

Ramírez Tamayo, Zacarías, "¿De verdad México es importante en la industria automotriz?", *Forbes*, México, abril 2015. (Sección: Economía y Finanzas). <https://www.forbes.com.mx/de-verdad-mexico-es-importante-en-la-industria-automotriz/>.

Ruiz Durán, Clemente, "Desarrollo y estructura de la industria automotriz en México", *Fundación Friedrich Ebert de México*, México, N° 6, septiembre 2016. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/13016.pdf>.

Salazar, Ana María, "Seguridad nacional y acuerdos comerciales", *El Financiero*, México, 31 de julio de 2019. (En sección: Opinión). <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/ana-maria-salazar/seguridad-nacional-y-acuerdos-comerciales>.

Trejo Vargas, Pedro, "Modernización de las aduanas y ¿un nuevo código aduanero?", México, *Revista Cultura Jurídica*, N° 4, Diciembre 2010- Febrero 2011. [https://www.derecho.unam.mx/investigacion/publicaciones/revista-cultura/pdf/CJ2\\_Art\\_1.pdf](https://www.derecho.unam.mx/investigacion/publicaciones/revista-cultura/pdf/CJ2_Art_1.pdf).

Quiñones Rivera, Olivia, "Qué es la Organización Mundial de Aduanas", México, *Revista Comercio y Aduanas*, diciembre, 2012. <https://www.comercioyaduanas.com.mx/aduanas/aduana/organizacion-mundial-aduanas-que-es/>.

Unger, Kurt, "Industria Automotriz: México bajo el cambio tecnológico", México, Vol. 28, N°1, *Colegio de México*, julio-septiembre, 1987. <https://www.jstor.org/stable/27738213?seq=1>.

Vargas García, Elizabeth, “Hacia una comunidad de América del Norte: TLCAN plus o ASPAN”, Guadalajara, México, *México y la Cuenca del Pacífico*, vol. 10, núm. 28, enero-abril de 2007. <http://www.redalyc.org/pdf/4337/433747604005.pdf>.

Vicencio Miranda, Arturo, “La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas”, *Revista Contaduría y Administración*, México, N° 221, enero-abril, 2007. <http://www.cya.unam.mx/index.php/cya/article/view/726/749>.

Vieyra, Antonio, “El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial”, México, UNAM, *Economía UNAM*, 2009. <https://www.aehe.es/wp-content/uploads/2001/10/vieyra.pdf>.

Viloria, Gerardo, “Trump desarropa el T-MEC”, *Milenio*, México, 17 de diciembre de 2018. (En sección: Opinión Nacional) <https://www.milenio.com/opinion/gerardo-viloria/ejercicio-del-poder/trump-desarropa-t-mec>.

## Legislación

Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio.

Decreto por el que se aprueba el Protocolo de Enmienda del Convenio Internacional sobre la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros, hecho en Bruselas el veintiséis de junio de mil novecientos noventa y nueve. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5535368&fecha=21/08/2018](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5535368&fecha=21/08/2018).

GATT de 1947.

GATT de 1994.

Ley de Comercio Exterior.

Tesis II.8o.4a, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Décima Época, t. II, agosto de 2012, p. 1665.

## Informes, estudios y documentos institucionales

CEPAL, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, Naciones Unidas, Santiago de Chile, CEPAL, Resumen Ejecutivo, 2017.

CEPAL, Dessel Peters, Enrique, *La inversión extranjera en México*, Serie 80, Naciones Unidas, Santiago de Chile, CEPAL, División de Desarrollo Productivo Empresarial, octubre de 2000. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/4462/S00080670\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/4462/S00080670_es.pdf?sequence=1).

CEPAL, Izam, Miguel, *Normas de Origen y procedimientos para su administración en América Latina*, Serie 28, Naciones Unidas, Santiago del Chile, CEPAL, División de Comercio Internacional e Integración, mayo de 2003. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/4366/1/S2003709\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/4366/1/S2003709_es.pdf).

Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, *Informe estadístico sobre el comportamiento de la inversión extranjera directa en México* (enero-junio de 2019).

Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz. Martes 24 de octubre de 1972. [http://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=4830042&fecha=24/10/1972&cod\\_diario=207907](http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4830042&fecha=24/10/1972&cod_diario=207907).

Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera 2018 (EMINM) del INEGI.

Facultad de Economía de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, *“Teoría Neoclásica del Comercio Internacional”*, Ecuador, Economía y Finanzas Internacionales 2020. <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional>.

Ford México. *75 años de Ford en México*. España, DGE Ediciones, 2000.

Organización Mundial de Aduanas, “Compendio del Origen”, *Conferencia Mundial de la OMA sobre el Origen*, Adís Abeba, Etiopía, Mayo, 2017. [http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/guidelines/wco\\_origin\\_compendium\\_es.pdf?db=web](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/guidelines/wco_origin_compendium_es.pdf?db=web).

Organización Mundial de Aduanas, *Manual de Normas de Origen*. [http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/origin-handbook/normas-de-origen\\_handbook\\_esp.pdf](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/origin-handbook/normas-de-origen_handbook_esp.pdf).

Organización Mundial del Comercio, *Acerca de la OMC*, Informe Anual 2012, Ginebra, Suiza, 2012. [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/booksp\\_s/anrep\\_s/anrep12\\_chap1\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/anrep12_chap1_s.pdf).

Organización Mundial del Comercio, *Entender la OMC*, 5º ed., Ginebra, Suiza, División de información y Relaciones Exteriores de la OMC, 2015. [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/whatis\\_s/tif\\_s/understanding\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/understanding_s.pdf).

Organización de las Naciones Unidas, *Guía para la implementación de la Facilitación del Comercio*, 2012. <http://tfig.unece.org/SP/contents/org-wco.htm>.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Jiménez Sánchez, José, *Un análisis del sector automotriz y su modelo de la gestión en el suministro de las autopartes*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2006. <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt288.pdf>.

Secretaría de Economía, *Industria Automotriz, monografía*, marzo 2012. [https://www.economia.gob.mx/files/comunidad\\_negocios/industria\\_comercio/Monografia\\_Industria\\_Automotriz\\_MARZO\\_2012.pdf](https://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf).

Secretaría de Economía, *Resumen del Tratado de Libre Comercio México-Estados Unidos-Canadá (T-MEC)*, junio de 2019. [http://comisiones.senado.gob.mx/puntos\\_constitucionales/docs/TMEC/resumen\\_SE\\_050619.pdf](http://comisiones.senado.gob.mx/puntos_constitucionales/docs/TMEC/resumen_SE_050619.pdf).

Secretaría de Economía, *Reporte T-MEC*. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/485094/Reporte-TMEC\\_n10-esp\\_20190812\\_a.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/485094/Reporte-TMEC_n10-esp_20190812_a.pdf).

Secretaría de Economía. <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico>.