

**Relaciones comerciales México-Brasil: Acuerdos y diferencias. El caso del  
ACE 55**

T E S I N A

QUE PRESENTA

**Jorge José María Torres Mora**

Matrícula: 2133047900

Para acreditar el requisito del trabajo terminal y optar al título de

LICENCIADO EN CIENCIA POLITICA

**Laura del Alizal Arriaga**

ASESOR

**José Francisco Martínez Velasco**

LECTOR

*Iztapalapa, Ciudad de México, 12 de julio del 2020.*



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA – Unidad Iztapalapa

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA-COORDINACIÓN DE CIENCIA POLÍTICA

## D I C T A M E N

Después de examinar este documento final presentado por el (la) (s) alumno (a) (s) **Jorge José María Torres Mora** matricula(s) **2133047900** con el título de **Relaciones comerciales Brasil-México, acuerdos y diferencias. El caso del ACE 55**, se consideró que reúne las condiciones de forma y contenido para ser aprobado como conclusión de la Tesina o Trabajo Terminal, correspondiente a la Licenciatura en Ciencia Política que se imparte en esta Unidad.

Con lo cual se cubre el requisito establecido en la Licenciatura para aprobar el Seminario de Investigación III y acreditar la totalidad de los estudios que indica el Plan de Estudios vigente.

A s e s o r

Dra. Laura del Alizal Arriaga

L e c t o r

Dr. José Francisco Martínez Velasco

Fecha 14 de julio de 2020

Trimestre: 20 I

No. Registro de Tesina: TMJJM/2019-P

UNIDAD Iztapalapa

Av. Michoacán y la Purísima, Col. Vicentina, 09340, México, D. F., Tels.: 5804-4600 y 5804-4898, Tel. y Fax: [01-55] **5804-4793**

## Índice

Introducción.....	5
Capítulo 1 .....	8
La Teoría del Realismo Político .....	10
<i>El concepto de interés nacional</i> .....	12
Teoría de la interdependencia compleja .....	13
<i>Importancia de las relaciones internacionales</i> .....	14
Teoría del Comercio Internacional .....	16
<i>Mercantilismo</i> .....	16
<i>Teoría de la Ventaja comparativa</i> .....	17
<i>Teoría de la Ventaja absoluta</i> .....	17
<i>Nueva Teoría del Comercio Internacional</i> .....	18
La Teoría de la Integración Económica.....	19
<i>La integración económica en América Latina</i> .....	22
Conclusión .....	27
Capítulo 2.....	28
Antecedentes .....	28
La agenda comercial común: la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio .....	33
En el camino de la cooperación: las primeras acciones.....	35
Los años 70 .....	37
Los años 80: ALADI y el relanzamiento de la integración .....	39
Los años 90. La formación de bloques regionales en el norte y en el sur.....	41
El siglo XXI.....	43
Listado de tratados y acuerdos México-Brasil.....	51
Capítulo 3.....	52
¿Qué es un ACE? .....	52
Los ACE como marco de las relaciones comerciales bilaterales con los países del Mercosur .....	54
El ACE 53 .....	55

El ACE 55 .....	65
Impacto en la economía mexicana.....	67
Impacto en la economía brasileña .....	71
Conclusiones .....	80
Conclusiones finales .....	83
Bibliografía .....	85
Sitios electrónicos .....	86

## Introducción

La política exterior de México y Brasil se acentuó a partir de la segunda mitad del siglo XX, buscando ser potencias reconocidas en el mundo. Para México, su vecino del norte, los Estados Unidos de América, eran el aliado prioritario, el mayor socio comercial y el más poderoso en la economía mundial. Sin embargo, hasta hace unas décadas, México todavía era un país inestable, con poco reconocimiento internacional, con poco acceso a los beneficios de las inversiones y créditos internacionales; el mercado interno era lo principal, el mercado externo cumplía un rol secundario, pues las empresas no tenían una competencia considerable en el exterior ni buscaban desarrollarse. Tiempo después, la diplomacia basada en el respeto y la búsqueda de beneficios similares al resto de países le dieron una mayor presencia a nuestro país en América latina y el resto del mundo, fortaleciendo la democracia y el desarrollo económico basado en la cooperación internacional. Nuestro país pasó de ser un observador a ser un actor en los nuevos mercados y operaciones internacionales, tal es el caso de América latina, donde la mayoría de países constituyen una región crucial para México al considerar aspectos no solo económicos, sino también históricos, culturales y de identidad. Todo esto ha permitido a nuestro país abrir sus fronteras poco a poco y fortalecer la economía y asegurar la prosperidad nacional.

Brasil, por su parte, ha destacado desde hace tiempo atrás como una potencia en Sudamérica debido a la estabilidad de la política exterior de Brasil, en donde el papel de la política exterior ha desempeñado un instrumento exitoso para el desarrollo del país. Asimismo, la implementación de la diplomacia para con los países más influyentes y activos de cada continente. Es por eso que América Latina es un espacio donde se concentran diversas fuerzas que se correlacionan entre sí pero siempre de frente a la relación que se tiene con Estados Unidos.

En la actualidad el mercado mexicano con América latina ha tomado un mayor carácter participativo. La política exterior de México se ha concentrado en asumir una posición en el escenario regional y global más firme. Para el año 2006,

la política exterior del país dirigiría sus esfuerzos nuevamente hacia América Latina, fortaleciendo los vínculos económicos y políticos con algunos socios, entre ellos Brasil. Estos dos han podido dirigir y preservar la integración en América Latina, pues al ser las economías más grandes de la región, tienen una influencia política y cultural mayor que otros países de la región. Ambas economías son emergentes; Brasil es más activo en la integración latinoamericana, tiene un mayor desarrollo y recursos; México se ha estancado, a pesar de repuntar en muchas actividades comerciales, como la producción y exportación automotriz. Tanto Brasil como nuestro país se han insertado exitosamente en la economía internacional con elevados volúmenes de productos y bienes que exportan, la alta proporción de capitales externos que captan y el tamaño de sus mercados de capitales.

En este trabajo se toma como objeto de estudio al ACE 55 para conocer el intercambio comercial entre México y Brasil, analizando cómo es que el comercio bilateral ha ido evolucionando y de qué manera han influido las modificaciones hechas al acuerdo, de esta manera se puede estimar el desarrollo económico que han tenido ambas economías gracias al sector automotriz. Los objetivos planteados en esta investigación consideran conocer qué elementos determinan las estrategias comerciales y la integración económica gracias a los acuerdos comerciales, asimismo, contemplar los antecedentes comerciales desde la firma del Acuerdo Alcance Parcial (AAP) no. 9 hasta la firma de los Acuerdos de Complementación Económica (ACE) 53 y 54 y así calcular el impacto que tiene el sector automotriz en ambos países para comprender las razones que los llevaron a modificar en 2012 el ACE 55. La relación comercial México-Brasil, desde la entrada en vigor del ACE 55 ha tenido múltiples periodos: en un principio fue favorable para Brasil (2003-2010) debido a los cupos anuales bilaterales; pero empezó a ser favorable para México (desde 2011), debido al libre comercio y a la ampliación de cupos anuales bilaterales.

En el primer capítulo se hace una recapitulación de las teorías que son fundamentales para comprender la realidad que se vive en la política exterior, explicando las teorías de las relaciones internacionales como políticas, económicas

y diplomáticas que ha habido entre los Estados y también las que tienen lugar entre otros actores de la sociedad internacional, y entre éstos y los Estados. En el segundo apartado se observa un contenido de carácter histórico, aquí se analizan todos los encuentros previos entre México y Brasil, desde sus primeros intercambios diplomáticos y comerciales hasta los antecedentes para la firma del AAP 9 y ACE 53, ACE 54 y ACE 55. En el último capítulo se hace énfasis en la importancia que tienen los sectores automotrices de ambos países desde su creación y cómo están constituidos, los recursos estadísticos y gráficos nos permitirán comprender la evolución de la industria automotriz de manera paralela y cómo es que en algunos periodos existieron altibajos debido a las políticas implementadas hacia el comercio exterior, sobre todo en los cambios de administración. Por último, se analizan los años posteriores a la modificación del acuerdo para conocer el impacto de estos cambios en el intercambio bilateral.

## **Capítulo 1**

### **Aspectos teórico-conceptuales**

Las Relaciones Internacionales son el conjunto de relaciones sociales que configuran la sociedad internacional, tanto las de carácter político como las de carácter económico y cultural. Están las que se producen entre los Estados y también las que tienen lugar entre otros actores de la sociedad internacional, y entre éstos y los Estados. Para desarrollar nuestra investigación usaremos herramientas teóricas de las Relaciones Internacionales y de teorías como la del comercio internacional y la integración económica.

Un primer concepto es el de sistema internacional (SI) el cual se entiende como el conjunto de interacciones entre los diferentes actores internacionales. Como señala Rafael Calduch (1991), las relaciones que se dan entre estos actores forman una configuración de poder, dentro de la cual se desprende un número muy grande de interacciones de acuerdo a determinadas reglas. Por ejemplo, la cooperación internacional para el desarrollo, un concepto clave en este trabajo, si es considerada por su contenido, puede ser de carácter general o sectorial, orientado a la toma de decisiones conjuntas, al establecimiento de normas internacionales o de carácter operativo en la implementación de medidas o programas concretos de desarrollo. También puede ser, según su grado de institucionalización, de carácter informal u orgánico, en el seno o como consecuencia de la actividad de organizaciones internacionales. Por el número de participantes, nos hallaremos ante formas de cooperación bilateral (de país a país), multilateral (a través de organizaciones internacionales) o, más recientemente, triangular (un país que financia, otro que ejecuta y un tercero que será beneficiario directo de las actividades). (Calduch, 1991, 1)

Entre las interacciones que se dan en el sistema internacional, según este mismo autor, pueden identificarse los siguientes tipos y actores:



- a) Por el número de actores que intervienen: Podemos distinguir entre las interacciones bilaterales, las multilaterales y las globales. En las primeras intervienen únicamente dos actores internacionales. Las multilaterales implican la participación de más de dos actores y, por último, las globales se desarrollan entre la totalidad de los miembros de una misma Sociedad Internacional, sea ésta regional o mundial.
  
- b) Por el grado de vinculación que se establece entre los actores: De acuerdo con este criterio podemos diferenciar entre las interacciones directas y las indirectas. Desde luego, todas las interacciones presuponen un cierto grado de reciprocidad entre los actos de los distintos actores internacionales que participan en ellas. No obstante, esta vinculación recíproca puede alcanzarse de un modo directo e inmediato, lo que sucede en la mayoría de las ocasiones, o mediante la interposición de terceros actores internacionales que actúan de intermediarios entre los creadores y destinatarios de dichas interacciones. En el primer supuesto se trata de interacciones directas, mientras que en el segundo caso nos hallamos ante unas interacciones indirectas, ya que únicamente pueden desarrollarse gracias a la participación de otros miembros de la colectividad internacional.
  
- c) Por la naturaleza de las interacciones: Las interacciones internacionales varían en función de su naturaleza política, económica, jurídica, cultural, etc. Cabe también la posibilidad de que se produzca una combinación de interacciones de distinta naturaleza, de modo que un actor opere en un ámbito determinado a condición de que el otro actúe en un ámbito diferente. En estos casos podremos referirnos a unas interacciones de naturaleza mixta. Esto ocurre, por ejemplo, cuando un país concede a otro un crédito o ayuda económica, a cambio de que le confiera ciertos derechos de, utilización de su territorio para fines militares.

Estas relaciones, fundamentalmente, podemos agruparlas en cuatro grandes categorías: las relaciones de cooperación, las relaciones de conflicto, las relaciones de asociación y las relaciones de comunicación (Calduch, R. 1991). De allí la importancia de considerar no sólo los elementos estructurales, sino también la presencia de actores estatales con intereses políticos que conforman una trama de relaciones que se desarrollan entre sus miembros.

Para poder comprender las relaciones que mueven a nuestro mundo y más específicamente, los actores que mueven los hilos de lo económico, político y social, es necesario recurrir a las explicaciones teóricas acerca de las relaciones internacionales y de aspectos relevantes de la economía internacional y las relaciones económicas.

En primer lugar haremos referencia a las dos grandes perspectivas teóricas de las Relaciones Internacionales:

### **La Teoría del Realismo Político**

El realismo político en el ámbito internacional es una perspectiva desarrollada por Hans Morgenthau a mediados del siglo XX, y el concepto de interés nacional es uno de los puntos principales del estudio que propone y que se desarrolla más adelante. Uno de los principios del realismo internacional es que las relaciones internacionales son relaciones de poder y, por lo tanto, pueden entenderse a partir de la lucha que se entabla entre los actores estatales para obtener, mantener o incrementar el poder, entendido como poder político.

La teoría del realismo explica la realidad internacional a partir del interés primario de los Estados de maximizar su supervivencia, seguridad o poder, tanto a partir del objetivo final de la dominación de otras naciones como de las características de la estructura en la cual están insertos (Waltz 1988).

Es importante mencionar que, en la búsqueda del poder político y su utilización, a diferencia de lo que ocurre en la política interna, existe de manera constante una tensión bélica. Los Estados involucrados en el campo de la política internacional están alerta para la guerra. En esta lucha de poder, lo que se observa es la violencia organizada. La visión realista se compone de tres apartados fundamentales: primero, los Estados son los actores encargados de actuar en el escenario político como unidades coherentes; segundo, se supone la fuerza como el instrumento más eficaz en la política mundial para el manejo del poder; tercero, el realismo maneja una jerarquía al hablar de los problemas en la política mundial, es decir, las cuestiones de seguridad militar se priorizan y denominan la “alta política”, mientras que los asuntos sociales y económicos vienen después y son conocidos como la “baja política” (Keohane & Nye 2005).

El realismo político tiene muy presente que la acción política conlleva una carga moral considerable. De igual forma introduce una tensión constante entre el mandato moral y los requerimientos propios de la acción política efectiva. Algunos pensadores de esta corriente se niegan a identificar las aspiraciones morales de una nación con leyes morales que rijan al universo. Lo que predomina aquí es el mantenimiento de la autonomía de lo político, de esta forma es más preciso conservar y ejecutar mejor el ejercicio y el mantenimiento del poder como el mecanismo más adecuado para defender los intereses nacionales.

Morgenthau reiteraba que mientras la relación entre el interés nacional y la política sea constante, la conexión entre intereses y Estado nacional sería resultado de una realidad en constante cambio. Se puede añadir que en muchas circunstancias el interés nacional radica en no practicar políticas de dominación ni expansión. Es importante reconocer que, a pesar de que históricamente las potencias con un enorme poder político, económico y bélico han solucionado sus diferencias, e incluso han optado por la expansión territorial a través de las armas, en algunos casos, no ha sido necesaria la agresividad internacional para solucionar estos conflictos entre los Estados. Pero, haciendo énfasis en lo que esta perspectiva

sugiere, los países con mayor poder militar, económico y territorial, o con algunos intereses especiales en otros Estados, han demostrado a lo largo de la historia su poder frente a naciones de menor peso de manera bélica.

Cuando se piensa en el interés nacional de los Estados sobresale el aspecto de la soberanía estatal. El Estado es la autoridad suprema dentro de sus fronteras, por encima de cualquier poder exterior. A continuación se define el concepto de interés nacional.

### *El concepto de interés nacional*

El interés nacional es un concepto que fue acuñado como instrumento de acción política desde el siglo XVI, y en nuestro siglo como instrumento analítico. Este término es apenas menos preciso que el concepto de "razón de Estado", desatando cierta polémica entre filósofos objetivistas. Morgenthau lo define en términos de poder, por otro lado se cree que el interés nacional está determinado por las preferencias subjetivas de los líderes políticos (Snyder, 1954). También puede definirse en dos niveles: a nivel de las aspiraciones, que surge de la historia y de la ideología, como proyección de la imagen de un querer ser, como una expresión de un voluntarismo político frecuentemente carente de fundamento real en las capacidades y recursos disponibles por el Estado; a nivel de actividades operativas, que proviene de consideraciones prácticas y circunstanciales, se basa en una apreciación más o menos correcta de las capacidades y recursos disponibles.

Hans Morgenthau plantea que en el interés nacional hay dos elementos básicos: a) la supervivencia del Estado, que implica preservar la integridad territorial, la seguridad de su población y las instituciones de gobierno; b) las circunstancias históricas por las que atraviesan los Estados y que influyen en la forma cómo se hará la defensa de la sobrevivencia del Estado. La idea del interés nacional es realmente la esencia de toda acción política y, como tal, no la afecta ni el tiempo ni

las circunstancias. Este concepto nos ayudará a analizar la dinámica de las relaciones entre México y Brasil.

### **Teoría de la interdependencia compleja**

Contrario a lo que esta investigación ha arrojado sobre la postura realista de las relaciones internacionales, existe una corriente que da cuenta de la realidad actual: la teoría de la interdependencia compleja. Ésta permite cuestionar y buscar alternativas cuando se habla de cambio en los regímenes políticos y se observan tres características principales: se habla de múltiples canales que actúan como relaciones interestatales que conectan a la sociedad con la élite gobernante, el servicio exterior y las organizaciones transnacionales (y entre ellos mismos), relaciones transgubernamentales que aparecen cuando los Estados actúan como unidades coherentes y, por último, relaciones transnacionales; por otro lado, la jerarquización dentro de la agenda estatal permite actuar de la mejor manera para evitar costos significativos, pues algunos temas de las relaciones internacionales no son manejados por la seguridad militar ni tampoco son considerados únicamente en un departamento de relaciones exteriores; por lo tanto, de actuar de manera inadecuada, hay repercusiones dentro y fuera del gobierno; cuando dentro de la agenda se plantean problemas diversos que no afectan al Estado como conjunto, pero sí afectan los intereses de grupos internos, hay dificultades para formular una política exterior coherente.

A pesar de que el uso de la fuerza en siglos pasados determinó el poderío de la mayoría de potencias que aún siguen estando delante del resto de países, actualmente en el mundo industrializado el uso de la fuerza puede ya no ser una alternativa viable en todas las situaciones e incluso puede tener efectos negativos en las relaciones entre los países desarrollados y el tercer mundo. Son casi inexistentes las amenazas bélicas entre países que hasta hace un siglo estaban en guerra; por el contrario, considerando la importancia del impacto ecológico y el

bienestar económico, no se ve el uso de la fuerza como una medida correcta para la resolución de conflictos. Sin embargo, sí se puede hacer uso del poder militar para disuadir algún intento de otros Estados de rebasar los límites de otro; es decir, en la actualidad, la escalada nuclear en los distintos países ha mantenido en cierta forma el orden, puesto que sería irreversible para los países del tercer mundo entrar en conflicto con países que tienen tecnología armamentística de índole nuclear, como Irán, Rusia, China o los Estados Unidos, entre otros.

En la interdependencia compleja, a diferencia del realismo, los actores involucrados verán determinada su agenda a partir de los cambios en la distribución de los recursos de poder en cada ámbito, no solamente en los cambios en el equilibrio de poder y la seguridad nacional. Por otro lado, los organismos internacionales en la interdependencia compleja funcionan como el escenario para la acción política de los Estados, de manera que será viable la formación de coaliciones y un escenario óptimo para cada situación internacional que se presente; en el realismo, esto se ve limitado por las decisiones que toma el poder del Estado al darle la importancia a la fuerza militar (Keohane & Nye 2005).

### *Importancia de las relaciones internacionales*

Como se mencionó al inicio de este capítulo, las relaciones internacionales se entienden como los lazos de diversa naturaleza que existen entre los países del mundo. La disciplina de las relaciones internacionales, se auxilia del derecho, la ciencia política, la economía, entre las principales, para explicar la realidad internacional. Actualmente, estas relaciones son aún más complejas y abarcan muchos aspectos de la vida cotidiana de la humanidad al considerar una serie de intercambios comerciales, espirituales, intelectuales y culturales. (Pérez, 2017)

Es momento de hablar de la importancia de las relaciones internacionales en la esfera de la economía global. Es preciso definir en primer lugar lo que es la economía global. Encontramos que es un conjunto de mercados, sociedades y culturas que mantienen entre sí una correlación de intereses y dependencia unos de otros para lograr un buen funcionamiento de sus economías. Entonces las relaciones internacionales dentro de una economía global son importantes debido a que es más fácil ahora lograr acuerdos entre los países y, más adelante, es viable la firma de tratados que favorezcan a los participantes. Comercialmente, las alianzas que se forman son relevantes para el bienestar de las economías y la estabilidad de los mercados.

Las relaciones internacionales en el campo económico no significan únicamente intercambio de bienes y servicios sino, en ocasiones, la participación en proyectos de integración. Este proceso modifica de manera radical las relaciones internacionales y con ello vienen nuevos desafíos para la política mundial. Gracias a este desarrollo, se están creando más y mejores mecanismos de comunicación entre los distintos países del mundo. Los resultados observables son diversos y se espera es la unificación de los mercados y, en los proyectos más ambiciosos, se llegaría hasta la integración de toda la sociedad a través de una serie de políticas, inicialmente de carácter económico, pero que pueden transitar hacia políticas sociales, de defensa común, política exterior y la construcción de nuevas instituciones políticas.

La revolución tecnológica actual, que ha impulsado el proceso de globalización, nos permite, de una manera muy sencilla y desde cualquier rincón del mundo, conocer la actividad de los Estados, de sus ministros, mandatarios y las sociedades, así como los resultados de sus acciones para, en el caso específico, que los engranes de la economía mundial funcionen como se espera. La dinámica actual de las relaciones internacionales favorece el estrechamiento de vínculos entre grupos de países, los cuales pueden darse en cualquier ámbito, ya sea político, cultural, intelectual o, como se verá en esta investigación, en el económico.

## **Teoría del Comercio Internacional**

Durante siglos, la economía ha tratado de explicar los fenómenos que influyen en la competitividad de los países y sus empresas. A continuación se observa una serie de teorías que han ido evolucionando y que se han ido perfeccionando, adaptándose así a las nuevas exigencias de los mercados y las naciones. En ellas, más que hablar de competitividad se habla de la ventaja que tienen unos países con respecto a otros en la elaboración de bienes, servicios y desarrollo. A continuación se describen algunas teorías del comercio internacional:

### *Mercantilismo*

La primera teoría del comercio internacional es el mercantilismo, que surgió en Inglaterra a mediados del siglo XVI. Consistía en que el oro y la plata eran los pilares de la riqueza nacional para un comercio exitoso. El mercantilismo planteaba que era conveniente para un país mantener un excedente de comercio, exportando más de lo que se importaba. De esta manera se acumularía oro y plata y se incrementaría la riqueza y prestigio nacionales.

Esta doctrina defendía la intervención gubernamental para lograr un excedente en la balanza comercial. Sin embargo, en el escenario actual hay muchas limitaciones y no es tan sencillo lograr lo que en un principio proponía ésta doctrina; actualmente los gobiernos saben bien que pocos países en el mundo pueden tener mayores exportaciones que importaciones, puesto que ningún país tiene los recursos para ser autosuficiente y exportar el excedente de su producción después de haber satisfecho el consumo nacional, no obstante el estudio de la balanza de pagos sigue siendo un referente importante para analizar el comportamiento de una economía. Es sabido, incluso, que aunque no siempre se puede lograr un



excedente, un déficit puede ser no tan malo, sobre todo cuando no representa un porcentaje importante del producto interno bruto y cuando puede ser compensado por un ingreso de capitales.

Actualmente, el oro y la plata han dejado de ser los fundamentos de la riqueza de los países, estos valores han dejado de ser tangibles y se han convertido en algo dinámico, como la tecnología o los servicios que son los que realmente crean la riqueza y el prestigio para los países.

#### *Teoría de la Ventaja comparativa*

David Ricardo hace énfasis en la productividad de los países cuando escribe, en su texto de 1817, *Principios de Economía Política y Tributación* que un país debe especializarse en aquellos bienes y servicios que pueda producir de manera más eficiente y adquirir, de otros países aquellos que produzca de manera menos eficiente, incluso cuando, en ocasiones, esto represente adquirir bienes extranjeros cuya producción final puede ser más eficiente. Sin embargo, también es cierto que un país puede volverse más productivo en la obtención de cierto artículo gracias a aspectos como el desarrollo tecnológico.

#### *Teoría de la Ventaja absoluta*

En la actualidad ningún país tiene el monopolio total en la producción de algún artículo, al contrario, existe una gran competencia entre los países por ganar mercados con artículos de manufacturas mayormente nacionales de cada uno de ellos. Los países que exportan ciertos artículos compiten contra otros países exportadores, así como contra productores nacionales de los países de destino. Las empresas trasnacionales incluso ven más conveniente trasladarse a otro país para operar con toda su producción donde se encuentra su mercado meta.

La teoría de Adam Smith simplifica la cuestión de decidir qué producir a un acuerdo entre caballeros entre todas las naciones del mundo negociando cómo se distribuirán la obtención de alimentos, materias primas y bienes manufacturados, industriales o de consumo. Es por eso que en 1776 escribe su obra clásica *La Riqueza de las Naciones* donde mencionaba que los Estados deben especializarse en producir ciertas mercancías para las que haya una ventaja absoluta y después intercambiarlas por artículos hechos en otros países. Consideraba innecesario producir localmente aquello que se podía adquirir externamente a un menor costo.

Esta teoría a pesar de ser la primera en considerar la especialización como un factor estratégico para los países, tomaba ésta sólo a nivel de país entero, no a nivel de regiones. Tampoco considera las cuestiones de distribución, ya que podría ser que un país es más eficiente en la producción de ciertos productos, pero al trasladarlos hasta otra parte del mundo se pierda dicha ventaja (Smith, 1996).

### *Nueva Teoría del Comercio Internacional*

Tenemos aquí un estudio del comercio de las grandes corporaciones mundiales, las cuales controlan en gran medida el comercio, sobre todo de los países en desarrollo. En la década de los setenta y hasta principios de los ochenta surge la nueva teoría del comercio, que decía que muchas industrias experimentaban rendimientos crecientes de la especialización debido a la presencia de economías sustanciales de escala. Algunos teóricos de esta corriente opinan que por la presencia de economías de escala importantes, la demanda mundial apoyará a un número limitado de empresas en varias industrias. También afirman que los países pueden exportar ciertos productos simplemente porque cuentan con una firma que entró por primera vez en una industria que sólo puede sostener a unas cuantas empresas (Krugman, Paul; Helpman, Elhanan. 1996).

Muchas industrias globales tienen un número muy limitado de empresas. Como la industria de aviones comerciales, químicos, equipo de construcción,

camiones, neumáticos, aparatos electrónicos y motores de reacción. Mediante el uso de subsidios, un gobierno puede incrementar las probabilidades de que las firmas nacionales sean las primeras en actuar dentro de las industrias emergentes.

Algunos teóricos del nuevo comercio, como Brander Spencer, Paul Krugman y A. Dixit, desarrollaron un planteamiento teórico sobre la base de la existencia de las fallas del mercado. Algunas de ellas exigen intervención gubernamental, de ahí la necesidad de utilizar nuevos paradigmas que permitan entender la realidad dentro del comercio internacional en la actualidad. Es sabido que cuando un país es el pionero en establecer una industria o fabricar algún objeto la consecuencia es que éste sea el líder en esa industria o en la fabricación de ese producto. Las condiciones iniciales de una economía y las circunstancias son factores esenciales en la determinación del patrón y las ganancias del comercio. En este sentido, la historia es un factor determinante de los patrones de comercio entre los países. La Nueva teoría del comercio internacional ha puesto mucha atención en este aspecto.

### **La Teoría de la Integración Económica**

Esta teoría trata de conocer y comprender los cambios que se producen como consecuencia de la unificación de los mercados de diversos países en sus distintas fases o grados. La integración económica produce cambios en la eficiencia global, es decir, en la capacidad total de producir bienes y servicios que satisfacen necesidades humanas, y en la forma de distribución de lo producido. Pero, como no es posible comparar los beneficios de unos con los perjuicios de otros, la Teoría de la Integración Económica se centró inicialmente en estudiar los efectos sobre el sistema productivo, dejando de lado los efectos redistributivos. Lógicamente esto ha dado origen a estudios críticos alternativos que lo que tratan es de medir los efectos de la integración sobre el bienestar social, es decir, analizando conjuntamente todos los efectos.

El primer paso de una integración económica supone eliminar los aranceles entre los países que la forman. Los efectos de la integración consecuente son dos: primero, efectos dinámicos, conocidos por ser mecanismos de integración donde trasciende lo meramente económico y viene a jugar un papel preponderante lo político y la defensa, que en definitiva es la creación de Estados supranacionales. En algunas ocasiones se considera además la integración total, que se podría definir como la forma de integración que surge de la unión económica y abarca los aspectos no económicos que dan entidad a un Estado supranacional\*. Esto es que los Estados nacionales ceden parte de su soberanía al nuevo Estado supranacional, ya que existe una autoridad más amplia que los aglutina (Martínez Peinado & Vidal Villa, 1995).

Cuando se integran los países, la primera eliminación que se hace es la del arancel, pero también se pueden eliminar las barreras administrativas, entre otros. Los efectos estáticos son efectos a corto plazo debidos a factores externos que modifican las relaciones de precios, de producción y de consumo. Y se pueden clasificar en tres: creación de comercios, desviación de comercio y expansión de comercio.

Por razones políticas y económicas los procesos de integración tienen lugar de manera parcial, es decir, contemplan un número reducido de países que los integran. Es entonces un proceso de integración regional o regionalización, sobre todo cuando los avances en la integración afectan a países de un mismo ámbito geográfico.

Aquellas naciones que atraviesan un proceso de integración lo hacen de manera voluntaria pero existen diferencias en comparación de las formas tradicionales de cooperación internacional, tal y como se da en organizaciones como el FMI, la ONU, la OCDE, entre otros. La integración económica condiciona a los países a perder parte de su autonomía y capacidad de decisión frente a los países que opinen de manera distinta. Deben alinearse a lo que propone la mayoría

en conjunto, incluso si hubieran votado en contra. Aceptan la votación general aunque en temas de gran relevancia si existe la posibilidad de exigir una postura unánime.

En el proceso de integración se observan distintas etapas, progresivamente incluyentes para con los socios que las integran. La primera etapa de integración a considerar son los Acuerdos Comerciales Preferenciales, que suponen la concesión por parte de un país de determinadas ventajas comerciales a ciertos productos procedentes de otro país o grupo de países. Normalmente tienen carácter asimétrico, es decir, no exigen reciprocidad y es una actividad común entre países con diferentes grados de desarrollo.

La siguiente etapa en un proceso de integración es la conformación de una Zona de Libre Comercio (ZLC) en la que un grupo de países eliminan casi por completo los obstáculos comerciales entre ellos manteniendo su propio régimen comercial frente a terceros.

La formación de una Unión Aduanera (UA) supone que un grupo de países eliminan los obstáculos comerciales entre ellos y establecen barreras exteriores comunes frente al resto del mundo.

Cuando una unión aduanera elimina las barreras, no solo a los movimientos de mercancías sino también a los factores de producción, se transforma en un Mercado Común (MC) que se caracteriza por la libre circulación de mercancías, servicios, capitales y personas. El Mercado Único es introducido por la UE como una etapa más del proceso, pero no se contempla en la teoría de la integración. La razón es que al eliminar las barreras físicas, técnicas y fiscales estos siguen estando orientados a garantizar la liberalización de los intercambios y la reproducción del mercado común.

Una Unión Económica (UE) se entiende como un mercado común en el que se procede a la coordinación de políticas económicas y al establecimiento de políticas comunes destinadas a favorecer el desarrollo regional y reducir las disparidades internas.

La Unión Monetaria (UM) es la etapa final que se aprecia en una integración económica y se refiere a una unión económica que cumple tres requisitos: a) la conversión monetaria, b) la fijación de los tipos de cambio y c) la libre circulación de capital. La creación de una moneda única no es imprescindible, pero permite aprovechar al máximo las ventajas de este proceso. La creación del Euro y de la Unión Monetaria Europea, por ejemplo, aparecen como la coronación del proceso de integración europea que se desarrolla a partir del comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

### *La integración económica en América Latina*

Es preciso explicar el proceso de integración en América Latina y, simultáneamente, hacer mención de las experiencias de integración de los países bajo estas condiciones. Desde los años 50 en América Latina, la integración económica y regional ha sido un tema de importancia, como menciona Alfredo Guerra Borges (2009) *Sesenta años de integración en América Latina*, en América Latina desde esa década se han formado numerosos bloques regionales que atienden intereses económicos diversos.

En 1960 ve la luz el **Mercado Común Centroamericano**, por sus siglas en español (MCCA), este acuerdo se rige por el Tratado de Managua y sus protocolos modificatorios. Actualmente constituye una unión aduanera. Está integrado por Costa Rica, El Salvador, Guatemala Honduras y Nicaragua y con el objetivo de reafirmar su propósito de unificar las economías de los cuatro países e impulsar en conjunto el desarrollo de Centroamérica a fin de mejorar las condiciones de vida de

sus habitantes, se ha planteado acelerar la integración de sus economías para obtener mejores resultados.

Dicho proceso fue seguido en el mismo año por **ALALC**, la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, establecida en Montevideo que tenía una cámara de compensación comercial. Ante la imposibilidad de cumplir los plazos de creación de la zona de libre comercio (primero en 1972 y luego en 1980), se efectúa una ronda de negociaciones que termina con la firma del Tratado de Montevideo de 1980 creando así la **ALADI**, en reemplazo de la ALALC, en donde todas las concesiones acordadas anteriormente pasan a formar parte del patrimonio histórico del nuevo organismo. A pesar de la transición a esta nueva fase se conserva la misma sede.

A finales de los años 60, en el marco de la ALALC surge el **Pacto Andino** que fungió como esquema de integración industrial con una institucionalidad en común entre los países de la zona andina. Como parte de este acuerdo nació la Corporación Andina de Fomento (CAF), banco de desarrollo regional, el FAR (luego FLAR) un fondo de estabilización monetario, un Parlamento Andino y un Tribunal Andino. El esquema de integración andino iniciado con el impulso del desarrollismo y de gobiernos progresistas fue primero petardeado por Chile quien en 1977 se retiró. Claramente había un conflicto entre las políticas del Pacto Andino y las del gobierno de Pinochet en Chile, de forma que hubo una divergencia simultánea.

El Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (**SELA**) fue implementado como un organismo intergubernamental regional el 17 de octubre de 1975 mediante el Convenio de Panamá, con sede en Caracas, Venezuela. Está integrado por 26 países de América Latina y el Caribe: Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela.

En un principio se destinó a promover un sistema de consulta y coordinación para concertar posiciones y estrategias comunes de América Latina y el Caribe, en materia económica, ante países, grupos de naciones, foros y organismos internacionales e impulsar la cooperación y la integración entre países de América Latina y el Caribe.

Décadas después se llegó a un nuevo acuerdo llamado **SICA** en Centroamérica, que fue firmado en diciembre de 1991, con el propósito de lograr una integración de Centroamérica para constituir la en una región de paz, libertad, democracia y desarrollo. Este modelo contemplaba el uso de un peso centroamericano como una moneda de referencia que para los fines del caso fue el dólar estadounidense pero pudo haber sido una canasta de monedas centroamericanas.

Más adelante, el Pacto Andino se extinguió y los países deudores que alguna vez habían tomado caminos distintos apoyaron un tratado para rescatar y refundar un nuevo pacto conocido como **Comunidad Andina de Naciones** (CAN) en 1993, como cabeza del Sistema Andino de Integración (SAI).

Los países que permitieron la creación de este nuevo modelo se dispusieron a seguir el esquema de la Comunidad Económica Europea, donde da gran importancia al comercio intrarregional y se establece una zona aduanera sin líneas de producción en común. Esto va acompañado de instituciones políticas muy importantes y procesos tan importantes como el uso del documento nacional de identidad para el paso de las fronteras lo que apunta hacia la libertad del mercado laboral intrarregional.

América del sur vio nacer un acuerdo regional de cooperación económica el 26 de marzo de 1991 llamado El Tratado de Asunción. Este documento dio paso a la creación del Mercado Común del Sur, **MERCOSUR** con la participación de la República Argentina, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay



y la República Oriental del Uruguay. Este se inició igualmente como una unión aduanera y más allá como un esquema de integración político, pero tomó a inicios del siglo XXI, un viento más fuerte con la presencia activa de los gobiernos de Brasil y Argentina. Mientras Perú y Colombia decidían su proceso de negociación hacia un tratado de libre comercio con Estados Unidos acompañando a Chile quien ya lo había concluido, Venezuela se retiró de la CAN en abril del 2006 y pidió su incorporación al MERCOSUR lo que después de casi tres años fue ratificado por todos los países miembros. Los miembros hasta hoy son Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela. Los países asociados son Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Surinam y Perú.

Uruguay, al considerar que su economía era muy pequeña en comparación con otras economías, decidió estrechar negociaciones hacia un tratado de libre comercio con Estados Unidos; sin embargo, después de más de un siglo de vinculación entre ambos países finalmente llegaron a un acuerdo en 2007 conocido como Acuerdo Marco de Comercio e Inversiones. Uruguay también firmó un Tratado de Libre Comercio con México en 2001, acuerdo mejor conocido como ACE 60; en 2017 los mandatarios de estas dos naciones firmaron un acuerdo sobre cooperación y asistencia administrativa mutua en asuntos aduaneros, en materia académico-diplomática y para apoyar el desarrollo de pequeñas y medianas empresas, innovación y emprendimiento, que facilitaría el comercio entre ambos actores y fortalecería los lazos a futuro.

El 16 de abril de 1998, se firmó un Acuerdo Marco para la creación de una Zona de libre Comercio entre la Comunidad Andina y el MERCOSUR, acuerdo que establece las bases para la conformación del espacio ampliado de libre comercio. Sin embargo, este proceso no se pudo concretar debido a que existen diferencias sobre los aranceles mínimos que algunos países del sur han querido regular con tal de encontrar un acuerdo estable con Estados Unidos, aunque no se trate precisamente de un tratado de libre comercio. Para que puedan ingresar al MERCOSUR dichos países se debe hacer una regulación arancelaria dentro del marco del MERCOSUR para que exista una tolerancia en los cambios arancelarios.

**La Alianza del Pacífico**, es un proyecto "de integración profunda", conocido como uno de los procesos de integración que concita mayor interés y atracción en el momento actual. Aunque es una apuesta económica y comercial, el impulso político es esencial para su éxito. Fue creada en 2011 y constituida formalmente en junio de 2012, con la suscripción del Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico; está formada por México, Colombia, Perú y Chile.

Como bloque económico, la Alianza del Pacífico agrupa a más de 214 millones de personas y representa el 37% del PIB total de América Latina y el Caribe. Costa Rica y Panamá son candidatos a integrarse en la Alianza. En la actualidad, hay 32 Estados observadores de la Alianza del Pacífico. España fue el primer país europeo en lograr ese estatus el 17 de noviembre de 2012. Con ello, España reafirma sus vínculos con los cuatro países y con una organización que logró avanzar en el proceso de integración subregional en América Latina con paso firme (SICE).

## **Conclusión**

En este capítulo pudimos observar el conjunto de teorías que han conformado las relaciones internacionales desde su aprendizaje clásico hasta la modernidad, donde se han hecho más complejas cada día. Así es posible comprender el comportamiento de los Estados y más aún, en el caso de México y Brasil en Latinoamérica y el desarrollo de sus relaciones en aspectos económicos, sociales e históricos. Las teorías empleadas nos han abierto un panorama que nos permite comprender como se conforman los tratados y se fortalecen o vulneran las relaciones entre países.

Empezando por la cooperación internacional, que es fundamental para actuar con el respaldo de un bloque o un grupo de países con intereses similares hasta la interdependencia compleja, que hace énfasis en el uso de la fuerza pero de una manera renovada, una forma en que los países más fuertes siguen imponiendo la supremacía del orden y la fuerza de diversas maneras, no únicamente las cuestiones bélicas, sino influyendo en la distribución de los recursos de poder en lo económico, político y social, no solamente en los cambios en el equilibrio de poder y la seguridad nacional. Estos organismos internacionales son el escenario para la acción política de los Estados, haciendo posible la formación de coaliciones y el desarrollo de diversas situaciones.

## **Capítulo 2**

### **Las relaciones bilaterales México-Brasil**

#### Índice

- Antecedentes
- La agenda comercial común: la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
- En el camino de la cooperación: las primeras acciones
- Los años 70
- Los años 80: ALADI y el relanzamiento de la integración
- Los años 90: La formación de bloques regionales en el norte y en el sur
- El siglo XXI
- Listado de tratados y acuerdos México-Brasil

#### **Antecedentes**

A finales del siglo XVIII, las burguesías de origen criollo de la Nueva España y del Brasil buscaban separarse de sus respectivas metrópolis España y Portugal; conseguirían pues, tras un período de luchas y conflictos, sus independencias antes de terminar los años veinte del siglo XIX. Si bien ambas fueron diferentes, tienen notables consecuencias; por un lado, Brasil se convierte de manera pacífica en un imperio bajo la corte de Pedro I, hijo de Juan VI de Portugal; México, por otro lado, se constituye bajo el desequilibrado y violento imperio de Agustín de Iturbide. Desde principios del siglo XIX, Brasil y México han tenido considerables acercamientos, conflictos y acuerdos económicos; específicamente alrededor del año 1825 se observan los primeros acercamientos entre los dos países, pues México es el

segundo país en reconocer la independencia de Brasil, y cinco años después se concreta un acuerdo diplomático entre ambas naciones (Luiselli, 2010).

Es a principios de 1830, en septiembre precisamente, cuando ocurre una primera comunicación directa entre ambos países. Los ministros de Relaciones Exteriores Lucas Alamán<sup>1</sup>, y su homólogo brasileño, Miguel Calmon du Pin e Almeida, Marqués de Abrantes, hacen contacto a través de correspondencia que tenía como procedencia el gabinete del entonces vicepresidente mexicano, Anastasio Bustamante. En este ejercicio de acercamiento, la carta dirigida al emperador de Brasil tenía como propósito, entre otras cosas, dar a conocer que en México ya se nombraba al primer cónsul brasileño. En este documento, Lucas Alamán hacía mención de cómo se estaba consolidando el orden público en el país. Esto era muy importante, pues sería crucial mostrarle al mundo cómo surgía del virreinato un estado nacional y de orden público estable (Palacios, 2002).

Entre las tensiones y desacuerdos que se han presentado en cumbres o reuniones de la alta política entre nuestro país y el resto de Estados de Latinoamérica con los que México ha pactado alguna vez, encontramos algunos ejemplos, como la Segunda Conferencia Internacional Panamericana, celebrada en México a finales de 1901 y principios de 1902, que si bien no implica un desacuerdo entre México y Brasil, el país sudamericano no asistió al evento, que tenía como iniciativa por parte de los Estados Unidos reiniciar los vínculos diplomáticos entre todos los Estados latinoamericanos, lo cual fue considerado por México como un acto poco amistoso para el país en términos diplomáticos. También es importante considerar el papel que México ocupó y dio a conocer ante la comunidad panamericana cuando se buscaba acordar la ciudad sede para la Tercera Conferencia Internacional Panamericana que se celebró cuatro años después de la

---

<sup>1</sup> Historiador y político mexicano considerado el más insigne intelectual del conservadurismo mexicano. Viajó en 1814 a Europa, en una gira a varios países donde concluyó sus estudios. Regresó a México para comenzar una carrera política en pro de su país; regresó de nuevo a Europa. De vuelta en suelo mexicano fue nombrado diputado, senador y, por tres veces, secretario de Relaciones Exteriores. En uno de estos períodos, precisamente durante el gobierno de Anastasio Bustamante, se encargó de fijar los límites territoriales entre México y Estados Unidos. En su último período como canciller, antes de su muerte, había conseguido la creación del Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.

anterior, en 1906. México jugó un papel central bajo la tutela de Estados Unidos, creando cierta animadversión con algunos de los países participantes, principalmente Brasil y Chile, que habían detectado que el principal motivo de la reunión era la urgencia de los norteamericanos por imponer la doctrina Monroe y hacer de la comunidad latinoamericana un grupo de subordinados, bajo la protección de “la gran potencia” (Palacios, 2011).

Durante el siglo XIX hubo una agitada pero constante marcha en el intercambio entre estos dos países; a principios del siglo XX la importancia de la complejidad de las relaciones interamericanas durante el período revolucionario mexicano definen los primeros acercamientos del siglo. El 25 de mayo de 1915, Argentina, Brasil y Chile (ABC) firman un tratado para fomentar la cooperación exterior, la no agresión y el arbitraje. Era una manera de contrarrestar la influencia con la que Estados Unidos presionaba en la zona y de esa manera establecer un equilibrio entre los tres países, así como una base de consultas e iniciativas mutuas. Hasta que Brasil ratificó el tratado no se hizo formal. Para seguir adelante hay que entender lo contradictorio que significaba este acuerdo (Palacios, 2001) y lo complicado que fueron las relaciones entre el embajador brasileño y el régimen de Victoriano Huerta. El embajador fue exiliado de México y por casi tres años se rompieron relaciones con los países de América del Sur. Sería hasta los años veinte que se reiniciarían los lazos oficiales y culturales, pero no económicos, entre ambos países. Hasta principios de los años treinta, gracias a la insistencia de Alfonso Reyes<sup>2</sup>, embajador de México en Brasil, de recuperar las relaciones económicas en tiempos de la posrevolución y la gran depresión, ambas naciones volverían a estrechar la mano para formar reuniones interamericanas de importancia.

---

<sup>2</sup> Escritor, pensador, narrador, poeta, literato y diplomático mexicano. En 1920 Alfonso Reyes fue nombrado segundo secretario de la legación mexicana en España. Desde entonces ocupó varios cargos diplomáticos: fue encargado de Negocios en España (1922-1924), ministro en Francia (1924-1927), embajador en Argentina (1927-1930), embajador en Brasil (1930-1936), y nuevamente embajador en Argentina (1936-1937). A su regreso a México en 1939, se convirtió en presidente de la Casa de España en México, que más tarde pasó a ser el Colegio de México. Reyes también fue uno de los fundadores del Colegio Nacional.

A pesar de los considerables avances en materia de reaceramiento, el período entre guerras fue un escenario pobre para lograr esta tarea. Cuando da inicio la Segunda Guerra Mundial, nuestro país jugó un rol importante en tanto que su posición geográfica era de colindancia directa con los EE.UU. y su ubicación era la cabeza al norte de Latinoamérica, sus litorales que facilitaban todo tipo de comercio y acercamientos, la producción de petróleo y los intentos de proyectos de apoyo económico con los norteamericanos, entre otros.

La política estadounidense se filtró en América Latina a través de la diplomacia y redes de nuestro país con los Estados del sur, teniendo como propósito unirlos en un bloque que estuviera a merced de Estados Unidos y no a favor del eje. La guerra sirvió para que los países latinoamericanos se relacionaran aún más, dejando de lado en gran parte el comercio con Europa que, estaba controlada en su mayor parte por la Alemania nazi. La política mexicana sirvió para comunicar a nuestro país con el resto de Estados de Sudamérica, es por eso que la política exterior de México pudo extenderse con mayor facilidad y a esto se deben tres eventos importantes: la II y III Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores Americanos, celebradas en la Habana (1940) y posteriormente en Río de Janeiro (1942); por último la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y de la Paz, conocida también como Conferencia de Chapultepec (1945). Estas cumbres significaron no sólo una postura de todos los países como bloque en contra de los ideales de los países que conformaban el Eje, sino también una reestructuración de la organización de los países latinoamericanos y el final del acuerdo ABC<sup>3</sup>.

Entre 1940 y 1945, México experimentó un incremento considerable en las transacciones comerciales con Chile y Colombia, pero en torno a Brasil, la exportación de bienes era limitada, siendo el petróleo la principal fuente de exportaciones. Este fenómeno comercial gradualmente dejó de ser necesario hacia los países compradores en Europa y se encaminó poco a poco hacia los países de

---

<sup>3</sup> Inicialmente se le conocía con el nombre oficial de Pacto de No Agresión, Consulta y Arbitraje, tomando su nombre de las iniciales de Argentina, Brasil y Chile, países que firmaron un acuerdo el 25 de mayo de 1915 para fomentar la cooperación exterior, la no agresión y el arbitraje.

Latinoamérica, que tiempo después vendrían siendo los primeros socios de México. México y Brasil volvieron a experimentar un acercamiento cuando en 1940, ambos países detectaron que la limitante al comercio entre ambas naciones residía en el poco uso de sus puertos para exportar petróleo. Teniendo en cuenta que las concesiones petroleras de México estaban en manos de los brasileños pero que, al igual que los ingleses que importaban el petróleo mexicano desde hacía años atrás, los brasileños habían detenido las importaciones. Sin embargo se estaba trabajando en este proyecto para reactivar el uso de los puertos más importantes para el comercio petrolero entre ambos países.

Es fundamental mencionar otro punto que fue la causa de las tensiones entre México y Brasil; al menos durante el período de 1937 a 1942 se suspendieron completamente las relaciones comerciales entre ambos debido al choque ideológico entre el *Estado Novo*<sup>4</sup> y los ideales revolucionarios mexicanos.

El nombramiento del embajador mexicano José María Dávila en Brasil supuso una reorientación en las intenciones del gobierno mexicano por reducir al mínimo las tensiones comerciales con Brasil, así como ayudar a los brasileños a identificarse plenamente como un aliado dentro del marco de las Naciones Unidas. El embajador mexicano sostuvo que a pesar de las divergencias que ambos países han demostrado con anterioridad, no es motivo para que a partir de ese momento y a futuro, las relaciones económicas encontrarán comprensión y respeto y así mantener intactos los intereses de ambos países (Palacios, 2011).

Posteriormente, en la década de 1950-1960, existió una mayor sintonía en proyectos políticos y económicos, incluso fue notable una lenta democratización y desarrollo nacional en ambos frentes, pero con el golpe militar en Brasil en el año de 1964, los dos países vuelven a distanciarse. Nuestro país encontraba dificultades

---

<sup>4</sup> El Estado Novo se institucionalizó con la Constitución de 1933 aunque sus orígenes se remontan al golpe de Estado de mayo de 1926 y su vigencia se prolongó hasta el 25 de Abril de 1974. Fue un régimen autoritario, con algunas semejanzas con el fascismo genérico aunque no puede confundirse con éste. Frente al estado totalitario la dictadura portuguesa quiso un Estado fuerte pero limitado por el derecho de gentes y la moral. Tuvo coincidencias con los totalitarismos: un partido único, la Unión Nacional; una milicia, la Legión Portuguesa; una organización de encuadramiento juvenil, la Mocidade. Ni los sindicatos nacionales, ni la policía política, ni el mismo imperialismo, ni la intensidad de la represión tienen similitudes con los otros regímenes similares europeos.



para mantener un diálogo y adoptar posturas comunes con una dictadura militar, aunque esta barrera se iría desvaneciendo poco a poco otra vez.

### **La agenda comercial común: la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio**

En enero y principios de febrero de 1960, el presidente de México Adolfo López Mateos realiza una gira por algunos países de Latinoamérica con el fin de estrechar lazos económicos, de manera general, y buscando conformar una zona de libre comercio para poder colocar productos y estandarizar los precios de las materias primas de exportación, así como organizar la economía regional. Los países visitados en esta gira fueron Venezuela, Brasil, Argentina, Chile, Perú y Argentina, que para ese momento tenían gobiernos democráticos, lo cual facilitó llegar a acuerdos, principalmente para lograr un proyecto de integración que diera apoyo a las industrias siderúrgica y petrolera (Torres, 2000).

En ese entonces, iniciaba la firma de tratados tendientes a crear proyectos de integración económica y el gobierno del presidente López Mateos lo tenía presente. Se pensaba que para la economía mexicana, formar parte de un proyecto de este tipo supondría un avance importante. El presidente mexicano consideraba que la distancia geográfica y el desconocimiento de los países latinoamericanos impedían que los lazos de cooperación fueran estrechos y contribuyeran a aumentar la riqueza y a fortalecer la cultura y la solidaridad en la región (López Mateos, 1961, p. 63)

Es por eso que se esperaba que el proyecto de integración latinoamericano se caracterizara por tener mecanismos que aceleraran el proceso de industrialización existente y que al mismo tiempo se reconocieran los diferentes niveles de desarrollo de los países que conformaran la zona. Los países del cono sur se opusieron rotundamente, argumentando que acercamientos subregionales no bastarían para la conformación de un proyecto de integración como un mercado común, tal y como habían acordado los países centroamericanos, sino tendría que iniciarse como un proceso de liberalización comercial.

La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (la ALALC) fue creada, mediante la firma del Tratado de Montevideo en febrero de 1960, por once países: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Desde su entrada en vigor, la participación de México fue casi inexistente, pues a pesar de los deseos del gobierno mexicano por participar, había muchos inconvenientes que los empresarios detectaron y por ello mismo no manifestaban simpatía alguna por participar. El punto más importante que México criticó fue que en el proyecto los mecanismos de participación de los países los limitaban desde un principio por su nivel de desarrollo; sin embargo, a pesar de esta réplica, el tratado ya estaba por firmarse y nada pudo cambiarse. (Torres, 2000).

Durante la visita de Estado a Brasil, el presidente López Mateos se entrevistó con el mandatario brasileño Joao Goulart para discutir algunos puntos, celebrando entre ellos la visión de ambos países por conservar el espíritu democrático y representativo, sin ignorar que la forma de conquistar la democracia y hacer valer su gobierno es distinta en cada una de las naciones que comparten estos ideales. También conversaron sobre los negocios internos y externos en los que se veían involucrados los Estados en solitario o con un grupo de Estados. Ambos jefes de Estado acordaron a partir de ese momento reforzar la cooperación y asumir un compromiso para promover el desarrollo y no permitir el estancamiento ni el atraso, es decir, una unión con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la población mexicana y brasileña. En el comunicado conjunto de la reunión llamaron a participar siempre en pro de la paz y la seguridad de las naciones para lograr una competencia más sana y con intercambios comerciales más intensos. Ambas naciones reiteraron que comparten los ideales de paz y democracia, y los comprenden en el marco de la búsqueda por eliminar las desigualdades sociales y la injusticia en las relaciones entre el capital y el trabajo, para que la democracia política pueda encajar de la mejor manera en una democracia social (García Robles, 1964).

En el punto más álgido de su conversación, acordaron unirse al resto de países latinoamericanos para encauzar una acción coordinada para la integración económica, haciendo énfasis en que la solución a gran parte de sus problemas

reside en los recursos tecnológicos y financieros que una u otra nación no pueden absorber por sí solas. Así llegaron a un acuerdo para apoyar a la ALALC como el principio de un gran proyecto de largo aliento de complementación e integración aduanal, la formación de un mercado común y la comunión del resto de los países del hemisferio. Otro de los puntos que tocaron fue el intercambio cultural entre ambas naciones; consideraron fundamental que, para que los pueblos se conozcan mejor, debía haber una mayor apertura y cercanía para disfrutar de los esfuerzos intelectuales y una ampliación de sus conocimientos.

Por su parte, los cancilleres de ambos países establecieron un Grupo Mixto de Cooperación Industrial que buscaría estimular las relaciones económicas del sector industrial y así mantenerse comunicados bajo un número de atribuciones que hacían referencia a tratados ya existentes que involucraban a ambos países en relaciones comerciales en la zona de Latinoamérica.

### **En el camino de la cooperación: las primeras acciones**

En 1963, el Director General de Petróleos Mexicanos (PEMEX<sup>5</sup>), Ing. Pascual Gutiérrez Roldán, efectuó una visita a Brasil para celebrar pláticas con sus similares de la empresa estatal Petróleo Brasilerio S.A. de CV. (PETROBRAS)<sup>6</sup>. Como resultado de este encuentro se celebró la firma de un acuerdo de integración industrial bajo el marco de la ALALC, en donde coordinaron esfuerzos para estimular las relaciones económicas entre los dos países en el campo industrial, en

---

<sup>5</sup> El 7 de junio de 1938, mediante Decreto del Congreso de la Unión impulsado por Lázaro Cárdenas del Río, presidente de México en ese momento, se creó Petróleos Mexicanos y comenzó a operar a partir del 20 de julio del mismo año, para ser la única compañía que pudiera explotar y administrar los yacimientos de petróleo encontrados en el territorio mexicano. Es además la compañía estatal encargada de administrar la exploración, producción, transporte, almacenamiento, refinación, transformación y venta del petróleo. Es la empresa más grande de México. Fue la mayor compañía latinoamericana hasta mediados del 2009. Pemex tiene ventas superiores a los 106.000 millones USD al año, una cifra incluso superior al PIB anual de algunos de los países de América Latina.

<sup>6</sup> Empresa petrolera brasileña de naturaleza semi-pública de propiedad mayoritariamente estatal y con participación extranjera privada.

este caso, la industria petroquímica, para la integración de la industria petrolera y lograr un éxito en este sector (García Robles, 1964).

Al siguiente año, un suceso de mayor alcance une los esfuerzos de cooperación, más allá del terreno económico, entre México y Brasil, así como algunos otros países de América Latina. Hablamos de la Declaración Conjunta de Desnuclearización de la América Latina. Esto se debió a la iniciativa del presidente mexicano Adolfo López Mateos de mandar simultáneamente cartas a Brasil, Ecuador, Chile y Bolivia para adoptar procedimientos de no fabricar, recibir, almacenar ni ensayar con armas nucleares a favor de la paz. Y fue justo cuando el presidente mexicano estaba en una gira por el continente asiático cuando se filtró información proveniente de fotografías aéreas tomadas sobre Cuba que demostraban que se habían instalado cohetes nucleares soviéticos de mediano alcance. La respuesta del mandatario brasileño fue inmediata, expresando su acuerdo y preocupación en participar junto a México, Bolivia, Chile y Ecuador en este proyecto de armonía, cooperación y trabajo paralelo en favor de la preservación de la vida, pues el contexto mundial en ese entonces favorecía la creación y difusión de armas nucleares.

Cabe destacar que, desde que ambas naciones iniciaron negociaciones de cooperación, y los mandatarios acordaron unirse en esta acción, los brasileños mostraron su cooperación en instancias iniciales. Sin embargo, al llevarlo al papel, fueron renuentes a colaborar con el resto de miembros que perseguían los mismos fines.

La crisis de los misiles<sup>7</sup> en 1962 desencadenaba en el mundo el miedo por una confrontación armada entre las dos superpotencias de la Guerra Fría; es por eso que algunos países latinoamericanos coinciden en una cumbre para la paz. Sin embargo Brasil no firma el tratado, dejando que el resto de Latinoamérica se adelante en este proyecto. El golpe militar que derrocó al presidente Goulart en 1964

---

<sup>7</sup> Conflicto entre los Estados Unidos, la Unión Soviética y Cuba en octubre de 1962, generado a raíz del descubrimiento por parte de Estados Unidos de bases de misiles nucleares de alcance medio soviéticos en territorio cubano.

implicó un viraje en la política exterior de Brasil y su alejamiento de una iniciativa a favor de la paz y la distensión internacional (García Robles, 1964).

El tratado regional se firma finalmente en la Ciudad de México, en Tlatelolco, con el nombre de Tratado para la Proscripción de las Armas Nucleares en la América Latina, el 14 de febrero de 1967. La organización encargada de vigilar el cumplimiento de dicho tratado es la denominada Organización para la Proscripción de las Armas Nucleares en la América Latina y el Caribe (OPANAL). En un principio, sólo 18 países se habían anexado a este grupo. Tuvieron que pasar casi 28 años para que Brasil decidiera sumarse, tan solo cuatro meses después de que lo hicieran Argentina y Chile (Torres, 2000).

## **Los años 70**

Como bien se conoce, la política exterior de México no ha podido encontrar la manera de definir estrategias que logren relaciones comerciales equilibradas, a pesar de que nuestro país se encuentra abierto a diversas regiones o cuenta con espacios amplios de acción. ¿Es viable que México amplíe sus horizontes comerciales con otros países y, en caso de hacerlo, se vería equilibrada su relación comercial con el mundo al fortalecer sus lazos con los países de América Latina? Cuando México ha tenido acercamientos con América Latina, lo ha hecho con el fin de promover sus intereses de política exterior, aunque esto signifique, en ocasiones, tener una postura contraria a la de su aliado del norte, Estados Unidos.

Al comienzo de la década de los setenta, el gobierno del presidente mexicano Luis Echeverría daría apoyo diplomático y político a la integración económica subregional que se proponía en el Pacto Andino (Chile, Perú, Colombia Venezuela), a pesar de las tensiones y dificultades que había enfrentado con anterioridad la ALALC, el proyecto a nivel del subcontinente latinoamericano. Sin embargo, el tinte de su gobierno fue de un nacionalismo regional defensivo, apoyado por la ampliación de la política exterior mexicana, misma que llevó al presidente Echeverría a impulsar algunos foros y acuerdos para promover una mayor unidad

en la comunidad latinoamericana. Fruto de esos esfuerzos, entre otros, es el Sistema Económico Latinoamericano (SELA), un proyecto de integración económica basado en los principios del Nuevo Orden Económico Internacional (NOEI), que sirvió como referente para la creación de diversas empresas multinacionales latinoamericanas y establecer una serie de medidas, de forma que las grandes compañías transnacionales que no pertenecieran a la región no transgredieran los objetivos de desarrollo de la zona (Covarrubias, 2011).

El fracaso por establecer un nuevo orden económico internacional como se planteó a mediados de esta década, impuso limitaciones importantes al SELA, que nunca pudo convertirse en una alternativa de integración y desarrollo para la comunidad latinoamericana. Por lo mismo se buscaron otras maneras de integrar a los países latinoamericanos nuevamente y buscar nuevas estrategias para garantizar que las negociaciones fueran exitosas, a pesar de las diferencias ideológicas de los distintos gobiernos.

## **Los años 80: ALADI y el relanzamiento de la integración**

En el año de 1980 veía la luz la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), que sería la continuación de la ALALC; su intención ya no era crear una zona libre de barreras arancelarias, sino un área de preferencias donde se reconocieran los distintos niveles de desarrollo de los países miembros, pero con una lista de acuerdos de cooperación, en su mayoría bilaterales y bastante flexibles. Ni la ALADI ni la ALALC tuvieron el éxito que se esperaba, principalmente porque los esquemas regionales de integración parecían no tener remedio a sus crisis; aunado a esto, a México parecía ya no importarle tanto la integración económica de sus aliados latinoamericanos, pues velaban por continuar con el comercio siempre y cuando sus exportaciones fueran exitosas, principalmente las manufacturas (Urquidí, 1991). Tres años más adelante, México inició un proyecto político regional, junto con Colombia, Venezuela y Panamá forman el grupo de Contadora, apoyado por Brasil, Argentina, Uruguay y Perú, el cual buscaba solucionar de manera pacífica el conflicto centroamericano. Todas las naciones antes mencionadas formaron el Grupo de Río, con el propósito de discutir ahí dentro los conflictos dentro de la región, tales como el narcotráfico, la seguridad, globalización, comercio, medio ambiente, entre otros.

Con la llegada del presidente Miguel de la Madrid, las exportaciones e importaciones de nuestro país con los integrantes de la ALADI se mantuvieron casi iguales que con el gobierno anterior, pero con algunas variantes positivas. Esto fue propiciado por la firma del GATT en 1986. Sin embargo, para finales de esta década, México se comportaba de manera distinta ante nuevos socios comerciales y con una postura ideológica de acercamiento con Estados Unidos con el cual iniciaría una etapa de integración, impensada hasta entonces.

El cuadro a continuación muestra la comparación de la balanza comercial de México en los años 80 y 90, previo a la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte:

**Balanza comercial de mercancías de México años 80-90**  
**(Miles de dólares)**

<b>Concepto</b>	<b>Enero-Abril</b>			
	<b>1980</b>		<b>1990</b>	
	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>A</b>	<b>B</b>
<b>Exportaciones totales</b>	1,305,809.0	1,508,534.0	3,170,811.0	2,870,236.0
<b>Petroleras</b>	665,159.0	811,552.0	753,251.0	496,357.0
<b>No petroleras, Agropecuarias</b>	189,281.0	183,761.0	373,571.0	165,837.0
<b>No petroleras, Extractivas</b>	31,704.0	36,133.0	45,785.0	51,278.0
<b>No petroleras, Manufactureras</b>	419,666.0	477,088.0	1,998,204.0	2,156,765.0
<b>Importaciones totales</b>	1,312,615.0	1,551,969.0	2,947,255.0	2,975,709.0
<b>Importaciones totales, Bienes de consumo</b>	97,995.0	150,157.0	285,164.0	272,512.0
<b>Importaciones totales, Bienes de uso intermedio</b>	914,241.0	1,043,152.0	2,205,324.0	2,236,645.0
<b>Importaciones totales, Bienes de capital</b>	300,379.0	358,660.0	456,772.0	466,550.0
<b>Balanza Comercial Total</b>	-6,806.0	-43,435.0	223,556.0	-105,473.0

Fuente: Banco de México. Balanza Comercial de Mercancías de México.



## **Los años 90. La formación de bloques regionales en el norte y en el sur**

En el año de 1991, la I Cumbre Iberoamericana se celebraría en la ciudad de Guadalajara, Jalisco. En este punto, los países latinoamericanos, España y Portugal buscaban una postura que debía tener la comunidad iberoamericana frente a lo que había surgido de la Guerra Fría. México aprovechó esta oportunidad para mostrar a los países sudamericanos que, aunque estaba negociando un tratado para formalizar una zona de libre comercio en el norte del continente, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), buscaría activamente procurar las relaciones con los países del resto de América, principalmente los del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), signatarios del Tratado de Asunción, que estaba en proceso de ratificación.

En efecto, la alternativa en los aspectos financieros y comerciales por los que México había optado lo condujo a firmar el TLCAN en el año de 1992, integrado por Estados Unidos, Canadá y México. Para México, la debilidad financiera, problemas mundiales con respecto al petróleo, el debilitamiento de los mercados y la considerable deuda externa, evidentes desde la década de los 70 y que se profundizaron a lo largo de la década de los 80, obligaron a dejar de lado definitivamente el modelo de sustitución de importaciones y la idea de un mercado interno sólido, optándose por el crecimiento basado en las exportaciones. Con el afán de no quedarse atrás en el dinamismo comercial internacional ni tampoco quedar fuera de algún bloque económico, México firma este tratado. El cambio de política permitiría, de acuerdo con sus promotores, que nuestro país obtuviera una serie de beneficios, entre ellos competir por los capitales extranjeros que, se suponía, buscarían invertirlos en los países de Europa del este, una vez terminada la Guerra fría y después de la caída del Muro de Berlín y la desaparición de los regímenes socialistas. Para México, el TLCAN ofrecía también la posibilidad de una disminución de la inflación y un crecimiento económico que ayudara a solventar el pago de la deuda externa, pues cuando se firma este documento, sucesos como la “crisis del peso” llevaron a nuestro país a requerir un paquete de rescate económico

que sería inmediatamente aprobado por el Congreso Norteamericano (Fernandes Caetano, 2018).

Brasil fue uno de los países que, junto con Chile y Argentina, también promocionaron el libre comercio y la integración a través de programas económicos congruentes con las reformas neoliberales. Prueba de ello es el MERCOSUR, que en un principio veía el éxito a través de los puntos anteriores, pero que con el tiempo fue perdiendo ese ímpetu comercial debido a expectativas neoliberales que nunca se cumplieron. Cuando México decide firmar el TLCAN, Brasil tomó esta acción como una preferencia de los mexicanos hacia los países norteamericanos y se torna más complicada su integración hacia el proyecto que se venía planeando; Brasil y México buscaban en ese entonces un tratado de libre comercio, pues México solo fungía como un observador dentro del marco del MERCOSUR, pero la firma del TLCAN los volvió a alejar. En pocas palabras, y según algunos autores como Guillermo Palacios, México ganó la contienda con Brasil que se había gestado desde el siglo XIX al decidir ser el socio menor del mayor bloque económico en el mundo, mientras que Brasil pasaría a ser la cabeza de un bloque económico de talla intermedia.

Cuatro años después de la firma del tratado, el presidente brasileño Fernando Henrique Cardoso visitó México en busca de un nuevo acercamiento; entre los puntos que se trataron figuraban el combate al narcotráfico, el libre comercio y la relación que tenía México con los países del MERCOSUR. El presidente mexicano Ernesto Zedillo accedió a esta invitación para promover el libre comercio y propuso cooperar en materia educativa, tecnológica, científica y cultural. Desde los años ochenta, la balanza comercial había presentado un déficit para nuestro país; para finales de la década de los noventa, este déficit se agudizaría, provocando un mayor rechazo de México hacia las políticas de los países sudamericanos (Covarrubias, 2011).

## **El siglo XXI**

Si bien la tensión en diversas etapas históricas en las relaciones entre México y Brasil ha sido constante, como mencionan algunos autores, se debe no sólo a un interés particular de ambos países por figurar como la gran potencia económica de América Latina y tener un mayor control dentro de las políticas arancelarias y económicas en la zona. Existe otro factor importante por el cual Brasil y México han tenido encuentros y acuerdos repentinos y, casi inmediatamente, encuentran un motivo por el cual no avanzar en sus negociaciones o dar marcha atrás a proyectos prometedores.

Algunos autores han abordado de manera precisa la relación que tiene México con Estados Unidos. Como es sabido, la potencia del norte es responsable, debido a su poder económico y de disuasión internacional, de muchas de las decisiones que ha tomado nuestro país en pro de los intereses del bloque comercial que integra con Estados Unidos y Canadá. Incluso se registran tensiones a lo largo de la historia entre ellos; sin embargo, y como punto central de esta investigación, México ha tenido diferencias con Brasil debido a las decisiones que se han tomado en los distintos sexenios de nuestro gobierno; la postura de un mandatario puede acercarnos a los sudamericanos y posteriormente, en el siguiente sexenio, nos enfrentamos de nuevo a diferencias que nos vuelven a distanciar. Por otro lado, Estados Unidos siempre ha tenido la facilidad de encontrar en Brasil a un aliado comercial, aunque se encuentre completamente alejado, en el hemisferio sur. México y Estados Unidos, según algunos autores, entre ellos Alan Riding, han llevado a cabo una relación de vecinos distantes o vecinos lejanos. Y esta relación también la comparte con Brasil, si bien, geográficamente se encuentran separados por poco más de 6900 kilómetros, cuando han llegado a acuerdos económicos se ha podido apreciar la solidaridad y la convivencia mutua, así como la cooperación y cercanía; por otro lado, los desacuerdos y las diferencias los han obligado a mantenerse alejados de manera constante, en ocasiones pasan algunos años, casi décadas para que un nuevo acercamiento entre ellos vea la luz.

Durante el sexenio del presidente Vicente Fox Quesada, México experimentó un nulo ejercicio de la política exterior, fue un período con vacíos que trajeron más problemas que beneficios; simplemente la política mexicana no estuvo a la altura de las expectativas que se tenían dentro y fuera del país. Este sexenio se ve marcado por una serie de oportunidades desaprovechadas y una falta de profesionalización, gran cantidad de errores cometidos. Aunada a esto, el gobierno mexicano no fue capaz de explotar el capital político conseguido por una alternancia en el poder, así como su gabinete diplomático, que compartían ideas de México y del mundo que simplemente no correspondían a la coyuntura que se vivía en ese entonces. Sin embargo es importante mencionar los tres pilares fundamentales en que se basó la política exterior mexicana en manos del entonces canciller Jorge Castañeda: el primero era profundizar la relación con América del Norte, lo segundo era buscar la diversificación política y comercial con socios existentes tanto en Europa como en América Latina, el tercer pilar consistía en incrementar la participación de nuestro país en foros multilaterales (Ruíz Sandoval, 2008).

Para el siguiente sexenio, el presidente Felipe Calderón Hinojosa salía victorioso también por parte del Partido Acción Nacional (PAN); y su política exterior le dio a México una mayor ventaja frente a la comunidad internacional, un aumento en la participación sobre asuntos globales fue posible debido a las condiciones políticas y económicas dentro y fuera del país. Si bien hubo continuidad con respecto al sexenio anterior, donde se fortalecieron lazos con EUA y se presentaron desencuentros con América Latina, en este sexenio se trató de dar un giro a esta situación. Buscó un acercamiento con los países del sur del continente, promoviendo una mayor apertura comercial y una atracción de inversión extranjera para el desarrollo de la economía; en el escenario internacional se llevaron a cabo importantes comisiones tales como el Plan Nacional de Desarrollo (2007-2012) o el Programa Sectorial de la Secretaría de Relaciones Exteriores, mismos que hacen de este sexenio, a diferencia del anterior, un período más dinámico, sobre todo en la segunda mitad del sexenio, ya que se estabilizó la política diplomática del país (Covarrubias, 2013).

En Brasil, en el segundo periodo del gobierno del presidente Luiz Inácio Lula da Silva, él y su homónimo mexicano examinaron las opciones para profundizar la relación comercial bilateral. Por más de un año los mandatarios de México y Brasil sostuvieron seis encuentros bilaterales y realizaron consultas con sus respectivos sectores productivos, acordando en 2010, los términos que sugerirían futuras negociaciones. Este acercamiento aseguraba no sólo un incremento en los flujos de comercio e inversión entre ambos países, sino también, suponía un impulso importante en el desarrollo e integración de América Latina y el Caribe, fortaleciendo la competitividad y la presencia regional en los mercados internacionales, mismos que a México le hacían falta.

Es importante recalcar que, aunque en este lapso México participó activamente en foros multilaterales, no consiguió el prestigio que se tenía en el pasado; por otro lado es preciso mencionar que en este período México se adhirió al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, así como también la creación de La Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC)<sup>8</sup>. Para reducir tensiones con EUA, la política se centró en el tema de la migración y aunque se buscó darle un mayor dinamismo a la apertura comercial, al final la política exterior del país para este sexenio fue calificada como una política con retrocesos en integración tanto nacional como internacional (de la Mora, 2013).

Por otra parte, comenzando la segunda década del siglo XXI, Brasil avanzaba en un modelo económico de corte sud americanista, creando así junto a todos los países del Sur del hemisferio la Unión Sudamericana de Naciones (Unasur)<sup>9</sup>, que

---

<sup>8</sup> Es un mecanismo de concertación e integración regional creado el 3 de diciembre de 2011, en respuesta a la necesidad de realizar esfuerzos entre los Estados de América Latina y el Caribe con el fin de avanzar en la unidad y en la integración política, económica, social y cultural; aumentar el bienestar social, la calidad de vida, el crecimiento económico de la región, y promover el desarrollo independiente y sostenible, sobre la base de la democracia, la equidad y la más amplia justicia social. Los países miembros de la CELAC son 33: Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Dominica, Ecuador, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela.

<sup>9</sup> Creada en 2011, esta integración está conformada por doce estados de Suramérica, cuya población en conjunto consta de 400 millones de habitantes, representando el 68% de la población de América Latina.

tenía como objetivo construir una identidad y ciudadanía suramericana así como desarrollar un espacio regional integrado. Sin embargo, los brasileños intentaban al mismo tiempo obtener un asiento permanente en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, gesto que México rechaza.

En 2011 y 2012 se da un acercamiento importante entre Brasil y EUA con los gobiernos de Dilma Rousseff y Barack Obama, mismo que se desvanecería rápidamente debido a problemas con empresas y de espionaje. Poco tiempo después, China se convierte en el mayor socio comercial de Brasil, desplazando al país norteamericano. En México, el PRI regresaba después de 12 años de ausencia y una herencia de importantes problemas en cuestión de política exterior. La diplomacia mexicana para este sexenio partió sobre cuatro ejes de acción: el primero consistía en ampliar y fortalecer la presencia de México frente a la comunidad internacional; el segundo buscaba una mayor difusión turística y cultural; el tercero comprometía al país con una mayor movilidad de capitales, libre comercio e integración productiva; por último, se le daba una mayor importancia a los intereses de los mexicanos en el extranjero y de los extranjeros en nuestro país. Fue un sexenio de muchos viajes a diversos países del continente americano, así como de África, Europa y Asia, dando un tinte de un México moderno y renovado, como parte de esta estrategia comercial. Entre los muchos tratados que se firmaron con nuevos socios y fortaleciendo lazos con socios ya existentes, México trató de afianzar su relación con Brasil a través del Acuerdo Comercial (AC).

A continuación se muestra la balanza comercial de México en los años 90 y 2000, posterior a la firma del TLC, abarcando los sexenios del presidente Carlos Salinas de Gortari, hasta el inicio del sexenio del presidente Felipe Calderón:

## Balanza comercial de mercancías de México años 90-2000

(Miles de dólares)

Concepto	Enero-Abril			
	1993		2006	
	A	B	A	B
<b>Exportaciones totales</b>	3,491,025.0	4,131,085.0	19,206,468.0	19,760,576.0
<b>Petroleras</b>	619,493.0	680,576.0	3,487,585.0	3,510,821.0
<b>No petroleras</b>	2,871,532.3	3,450,508.7	15,718,883.0	16,249,755.0
<b>Importaciones totales</b>	4,615,875.0	5,189,932.0	18,512,184.0	19,503,224.0
<b>Petroleras</b>	172,252.0	217,102.0	1,287,684.0	1,546,480.0
<b>No petroleras</b>	4,443,623.5	4,972,829.7	17,224,500.0	17,956,744.0
<b>Importaciones totales, Bienes de consumo</b>	521,396.0	658,508.0	2,468,488.0	2,681,725.0
<b>Importaciones totales, Bienes de uso intermedio</b>	3,255,313.0	3,657,122.0	13,758,890.0	14,481,507.0
<b>Importaciones totales, Bienes de capital</b>	839,166.0	874,302.0	2,284,806.0	2,339,992.0
<b>Balanza Comercial Total</b>	-1,124,850.0	-1,058,847.0	694,284.0	257,352.0

Fuente: Banco de México. Balanza Comercial de Mercancías de México.

A pesar de que nunca han tenido un conflicto serio, han pasado 185 años en donde su relación económica ha sido duradera, pero distante siempre, con momentos de cooperación y otros de rivalidad y descontento. Actualmente estos países no pueden firmar tratados bilaterales que excluyan a los otros participantes de los bloques regionales a los que pertenecen. Ambos países pertenecen a bloques comerciales formales: México pertenece al bloque económico de América del Norte (el T-MEC, México, Estados Unidos y Canadá) mientras que Brasil pertenece al MERCOSUR (Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Venezuela). A su vez, Brasil pertenece al grupo BRIC<sup>10</sup>, junto con Rusia, India y China. Los compromisos comerciales de cada uno de ellos ha conducido a estos países a firmar una serie de acuerdos de menor alcance, pero importantes para ambas economías. Estos acuerdos se conocen como Acuerdos de Complementación Económica (ACE)<sup>11</sup>.

Brasil es una prioridad comercial y diplomática para México, una pieza simbólica en nuestro esquema de relaciones latinoamericanas. Aunque en dirección sur México se encuentra involucrado en la Alianza del Pacífico, con Colombia, Perú y Chile, Brasil es la potencia pendiente en este esquema. La relación comercial que tiene México con la mayor economía de América Latina supone cifras importantes para ambas economías. Esto es apenas el comienzo de lo que podría llegar a ser un gran proyecto, si es que en un futuro se fortalecieran los lazos económicos y políticos y se eliminaran algunas tensiones. Ambos países pertenecen a ALADI, la

---

<sup>10</sup> Término surgido en 2001 para hacer referencia a aquellas economías emergentes, que previsiblemente marcarían el devenir económico y político del siglo XXI. Su primera reunión surge en el año 2006, con la presencia de **Brasil, Rusia, India y China**. Su creación busca reflejar la tendencia hacia un mundo multipolar en las relaciones internacionales, que se caracteriza por una creciente interdependencia económica global. A partir del año 2010 se invitó a **Sudáfrica**, que aceptó formar parte del grupo. Representan nada menos que el 43% de la población mundial, con un PIB mundial tan significativo de 21% y subiendo su valor año a año. Además mueven el 20% mundial de la inversión. Es un bloque económico y político de primer orden que empezando a cuestionar el actual orden mundial, con un desplazamiento de los poderes mundiales tradicionales (Europa y Estados Unidos).

<sup>11</sup> Denominación que usan los países latinoamericanos en los acuerdos bilaterales que contraen entre sí para abrir recíprocamente sus mercados de bienes, los que se inscriben en el marco jurídico de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Apuntan a una apertura de mercados mayor a la de los Acuerdos de Alcance Parcial, pero menor que los Tratados de Libre Comercio. En este tipo de acuerdos se negocian todos los productos de ambos países.



cual sirve de marco para el ACE 55. México y Brasil han complementado sus economías, como ya habíamos mencionado, desde hace ya algunos años con las mutuas exportaciones e importaciones de manufacturas, principalmente automóviles, celulares, autopartes y servicios.

Por otro lado, es importante mencionar que en este esquema, la presencia de los Estados Unidos ha condicionado las relaciones comerciales entre México y Brasil, pues es una potencia que busca reducir las posibilidades comerciales de sus competidores (Unión Europea, China, etc.) dentro del continente americano. Esta vigilancia ha puesto a los gobiernos de México y Brasil en una tensión constante, a veces aguda y posteriormente menor, pero que cada vez se ha visto reducida, pues ambos países han ido construyendo alternativas comerciales hacia otros continentes y han fortalecido la relación entre ellos, al margen de las acciones que han tomado los Estados Unidos y reduciendo la dependencia con los mismos (El Financiero).

En materia de colaboración y la búsqueda de un mercado cada vez más productivo y competitivo, desde 2015, México y Brasil han incluido en sus negociaciones comerciales el intercambio de automóviles mexicanos, mientras que México ha mostrado su entusiasmo por la importación libre de impuestos del maíz y la soya brasileños. La agenda comercial México-Brasil puede cimentar el intercambio de estos productos como consecuencia de cambios en el escenario político regional e internacional, e inclusive podría abrirse hacia nuevos productos e industrias, notablemente la militar y aeronáutica.

México podría reducir su sobredependencia en materia agrícola de Estados Unidos mejorando su relación con Brasil y Argentina: México tiene un alto grado de desarrollo industrial y manufacturero que, con una adecuada administración, podría complementar el mercado brasileño y dar pie al establecimiento de cadenas complementarias de valor. Todo esto sin descuidar un punto muy importante, que la cooperación siempre esté por encima de la competitividad. Para poder tener una mayor visión de la cooperación y la competitividad en este esquema de integración comercial en Latinoamérica se tendrán a la mano más adelante recursos que se

refieran a ámbitos y temas diversos: economía, sociología y diplomacia, y que confluyen en un punto en común: el de la planeación y reconstrucción de la política exterior para México que, bajo el estudio de las relaciones internacionales, facilitará la tarea de fortalecer la acción colectiva en pro del mercado nacional y mejoras en su economía (El Financiero, 2017).

Por otro lado, estudiaremos también los conflictos que se presentan a menudo en el escenario internacional, en este caso, el de Latinoamérica. Si bien las relaciones bilaterales suponen un grado de cooperación prometedor en cuestión de buenos resultados para los países, en ocasiones, para algunos otros resultan decepcionantes; México no es la excepción, pues las relaciones diplomáticas bilaterales forman parte de inercias sin un rumbo definido en el accionar internacional de los gobiernos.

## Listado de tratados y acuerdos México-Brasil

A continuación una lista de los acuerdos y tratados que involucran a México y Brasil simultáneamente:

<ul style="list-style-type: none"><li>• ACE – 55 México – Mercosur (Sector Automotor) Primer protocolo adicional al Apéndice 1 del ACE 55 (México – Argentina) A partir del 1/enero/2003, vigente Indefinida a partir del 28/mayo/2004. Hasta que sea sustituido por un acuerdo entre México y Mercosur. En el marco de ALADI no requiere aprobación por el Senado 27/septiembre/2002 firma. 29/noviembre/2002, Ac. del Sec. 31/diciembre/2002, decretos de los apéndices de Argentina, Brasil. y Uruguay., así como el Acuerdo sobre la entrada en vigor. 24/septiembre/2003, firma. 24/febrero/2004, Ac. del Sec. 27/mayo/2004 decreto para la aplicación del protocolo.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• ACE – 53 México – Brasil Primer Protocolo Adicional (Solución de Controversias) Segundo Protocolo Adicional (Certificado de origen cupos) A partir del 2/mayo/2003 Indefinida a partir de.... /.... /200?? A partir del 2/mayo/2003, en forma conjunta con el ACE No. 53 Hasta que sea sustituido por un acuerdo entre México y Mercosur. En el marco de ALADI no requiere aprobación por el Senado.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• ALADI – APP 9, Automotriz México y Brasil 27 de julio de 2000 *S/R 27 de julio de 2000**</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• ALADI – AAP 4 (PAR) México, Argentina, Brasil, Cuba, Ecuador, Paraguay y Uruguay Indefinida 27 de abril de 1984 *S/R 10 de abril de 2000</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• B. CULTURALES ALADI Prorrogado al 31 de diciembre de 2003 27 de octubre de 1989 *S/R 31 de marzo de 2000</li></ul>

## **Capítulo 3**

### **El ACE 55 y su impacto en las economías de México y Brasil**

#### Índice

- ¿Qué es un ACE?
- Los ACE como marco de las relaciones comerciales bilaterales con los países del Mercosur: ACE 53 y ACE 55
- Impacto en la economía mexicana
- Impacto en la economía brasileña
- Conclusiones

#### **¿Qué es un ACE?**

Podemos explicar un Acuerdo de Complementación Económica como un convenio de cooperación bilateral o multilateral que tiene como principal propósito la promoción de estrategias para un máximo aprovechamiento de los factores de producción, así como la estimulación de procesos de complementación económica. La principal diferencia—con los Tratados de Libre Comercio es que no son tan complejos ni abarcan tantos aspectos de aplicación comercial. Un Tratado de libre comercio es una figura jurídica del Derecho Internacional Público que se celebra entre dos o más países; en los TLC, las naciones comerciales están de acuerdo en retirar todas las barreras arancelarias y no arancelarias entre ellos.

Los tratados firmados por México con otras delegaciones a partir de la firma del TLCAN respondieron a un carácter del libre cambio con aspiración de diversificar el comercio con otras regiones de América. Todos tienen objetivos similares a los establecidos en el TLCAN, con una estructura de:

- comercio de mercancías y servicios

- intercambio de bienes agropecuarios y barreras no arancelarias
- inversiones
- compras gubernamentales
- propiedad intelectual
- resolución de controversias
- salvaguardas

Cabe destacar que los TLC que nuestro país tiene con diversos países se encuentran en el mismo rango jurídico que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de manera que, en el caso mexicano, tienen que ser aprobados por el Senado de la República. En cambio, un ACE, no requiere aprobación alguna del Senado de la República, ni la firma de Ejecutivo Federal, sino que puede ser firmado por la dirección de la Secretaría de Economía y para comenzar su operación ha ser publicado en el Diario Oficial de la Federación. También es preciso mencionar que, al ser un acuerdo económico de menor alcance, cualquiera de las partes involucradas puede solicitar una revisión y modificación del contenido.

Para que un acuerdo de complementación económica realmente cumpla con las normas de complementación tiene que existir un ejercicio recíproco de bienes o mercancías, esto es, brindar lo que un país requiere y otorgarle al otro lo que demanda (Bizberg, 2010).

Los acuerdos de complementación económica en materia comercial ofrecen diversos beneficios para los países involucrados, tales como la disminución de barreras arancelarias, incentivo de desarrollo tecnológico, estandarización de precios más baratos a los consumidores, incremento en la rentabilidad de las exportaciones, incentivo en la competencia, entre otros<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Datos obtenidos de PROMéxico.

## **Los ACE como marco de las relaciones comerciales bilaterales con los países del Mercosur**

México y Brasil no tuvieron ningún acuerdo comercial específico para negociar durante el periodo 1998-2001, pero sí mantuvieron un acercamiento bajo la normatividad de ALADI, mediante un acuerdo comercial menor, conocido como Acuerdo de Alcance Parcial No.9 (AAP No. 9), firmado en el año 1980, el cual buscaba darle continuidad al intercambio comercial entre ambos países. La decisión de acogerse al marco de ALADI y de las disposiciones contenidas en el Tratado de Montevideo por medio del cual se creó esta organización, permitió reducir los efectos de un distanciamiento en las relaciones políticas entre ambos países que se mantuvo a lo largo de la década de 1980 y parte de los años 90. A pesar de esta situación hay que destacar que el intercambio comercial aumentó aproximadamente 71% (casi mil millones de dólares) de 1997 a 2001 (Morales, 2011).

Este distanciamiento tuvo diversos motivos dependiendo de diferentes coyunturas, pero la dificultad de avanzar en el proyecto de integración latinoamericana representado por ALADI, condujo a México y Brasil a fortalecer vínculos con sus respectivas regiones. Brasil firmó con sus países vecinos del sur del continente el Tratado de Asunción, por medio del cual se creó el Mercosur, mientras que México inició ese mismo año las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

Al ser testigo de dicha decisión, Brasil acusó a México de violar ciertas cláusulas del Tratado de Montevideo, es decir de ALADI, pues a su juicio estaba otorgando preferencias comerciales mayores a países que no estaban incluidos en ese acuerdo, por lo cual solicitó su expulsión. Posteriormente, la Confederación Nacional de la Industria<sup>13</sup> en Brasil se opuso a que se renovara el AAP No. 9, pues si México mostraba cierto desinterés comercial hacia el mercado brasileño era porque había encontrado mejores resultados bajo el funcionamiento del TLCAN,

---

<sup>13</sup> La CNI brinda un catálogo de Exportadores Brasileños con el objetivo de promover y facilitar el comercio exterior y la inversión en el país.

mientras que Brasil había obtenido un mejor rendimiento comercial con sus vecinos del MERCOSUR (Morales, 2011).

En 2002, México y Brasil encabezaron sendas cumbres para poder ampliar sus estrategias comerciales; debido a que los sucesos anteriores no habían afectado todavía al conglomerado empresarial, sino únicamente a la relación política, se empeñaban principalmente en buscar una solución para conciliar los intereses de ambas partes. Entre ellas se proponían llegar a la firma de un tratado de libre comercio entre ambas naciones para incentivar el desarrollo industrial y manufacturero, y lograr mejores posiciones en el mercado; sin embargo, la posibilidad de un acuerdo de libre comercio solamente quedó en un diálogo, sin llegar a materializar un proyecto. El documento firmado contiene los rubros que conforman los Acuerdos de Complementación Económica.

El primer paso se conoce como el ACE 53, firmado el 3 de julio de ese año, que incluía el intercambio de un estimado de casi 800 productos, de los cuales 150 eran agrícolas y 645 del sector industrial (Morales, 2011). Este pacto servía como un escalón previo a futuras negociaciones y se caracteriza por una extensa, compleja y estricta definición de reglas de origen que rigen el comercio preferencial, mismo que tendrá vigencia hasta que México y los países del MERCOSUR lleguen a la firma de un TLC (Gambrill, 2010).

### **EL ACE 53**

Los objetivos comerciales del ACE 53 son variados, no sólo el intercambio de productos del sector industrial, tales como jabones, químicos, dentífricos, cobre, plata, automóviles y motocicletas, ropaje quirúrgico, bolígrafos, entre otros; sino también servicios, bienes de capital, fotografía, plásticos y productos hechos de celulosa; el sector alimentario tiene también una importante participación en este acuerdo.

En lo concerniente a productos químicos, Brasil se inclinó por: el tereftalato de dimetilo, ácido tereftálico, pigmentos y preparaciones a base de dióxido de

titanio, poliestireno de uso general, politereftalato de etileno y lisina. (ProMéxico, 2011). Para el sector agrícola, mismo que abarca la mayor parte del contenido, se encuentran en primer lugar frutas, legumbres, semillas, aceites y pastas, concentrados y conservas enlatadas, maíz para siembra, soya, harinas, trigo, raíces y tubérculos, árboles y arbustos, entre otros. En la categoría de bienes de consumo de tipo abarrotados se encuentran bebidas galletas, vinos y licores, mostaza, mayonesa, entre otros. Existen otros apartados importantes, tales como medicinas y compuestos, los aditivos y líquidos para uso del sector automotriz, materiales para elaboración y conservación de muebles e interiores, fibras y tejidos, maquinaria para la preparación de materia textil, de construcción, imprenta, comunicación, electrodomésticos, y muchos más incluidos.

A continuación se muestra un cuadro en donde es posible observar los productos con mayor intercambio entre México y Brasil, durante la primera década de vigencia de los acuerdos de complementación económica que rigen las relaciones comerciales de México y los países del Mercosur:



### Principales productos comercializados entre México y Brasil 2011

<b>Productos Exportados desde México hacia Brasil</b>	<b>%</b>	<b>Productos Importados por México desde Brasil</b>	<b>%</b>
Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles para transporte de personas	48%	Importaciones de materiales o equipo sujeto a tratamiento especial	10%
Ácidos policarboxílicos, sus anhídridos, halogenuros	8%	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles para transporte de personas	8%
Partes y accesorios de vehículos automóviles	4%	Partes y accesorios de vehículos automóviles	7%
Plata, incluida la plata dorada y la platinada, en bruto	2%	Motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos	5%
Medicamentos	2%	Partes identificables como destinadas, exclusiva de motores	4%
Plomo en bruto	2%	Cueros preparados después del curtido o del secado	4%
Aparatos eléctricos de telefonía o telegrafía con hilos	2%	Topadoras frontales (bulldozers), topadoras anguladores	3%
Poliacetales, los demás poliéteres y resinas epóxicas	1%	Vehículos automóviles para transporte de mercancía	3%
Cinc en bruto	1%	Bombas de aire o de vacío, compresores de aire u otros gases	3%
Vidrio flotado y vidrio desbastado o pulido	1%	Aparatos eléctricos de telefonía o telegrafía con motores	2%
Subtotal	71%	Subtotal	49%
Otros Productos	29%	Otros Productos	51%
Total	100%	Total	100%

Fuente: Datos obtenidos de ProMéxico.

Desde los primeros momentos de vigencia del ACE quedó en evidencia la importancia del sector automotriz para la multiplicación de los intercambios con el Mercosur y, en particular entre México y Brasil, que han mantenido un intercambio regular, aunque no exento de diferencias, estos dos grandes productores latinoamericanos del sector, razón por la cual se negoció y firmó un acuerdo específico, el ACE 55, que entró en vigor en 2003.

Según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz y la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C., por un lado, nuestro país no cuenta con marcas propias; de los 18 fabricantes de automóviles, todos son empresas trasnacionales; por otro lado, son aproximadamente 1,094 las empresas dedicadas a la fabricación de autopartes de las cuáles 70% son trasnacionales, con algunos proveedores nacionales de segundo nivel. Para el año 2012, el número de empresas de la industria terminal de vehículos ligeros en nuestro país ascendió a 18; tomando en cuenta a dos fabricantes de motores a diesel (Cummins y Detroit Diesel) y poco más de mil empresas dedicadas a la producción de autopartes. Estas empresas cuentan con un total de 18 complejos productivos en 11 Estados dentro del territorio nacional; entre las sedes destacan: Toluca, Estado de México; Mexicali, Baja California; Manzanillo, Colima; Puebla, Puebla; Ciudad Juárez, Chihuahua; Silao, Guanajuato; San Luis Potosí, SLP; Acapulco, Guerrero; Aguascalientes, AGS.; Saltillo, Coahuila y la Ciudad de México.

En el apartado de manufactura y producción de automóviles, Brasil cuenta con 14 fabricantes trasnacionales de automóviles ligeros y pesados, entre ellas se encuentran: Agrale, Audi, BMW, CAO, DAF, FCA, Ford, GM, Honda, Hyundai, International, Iveco, Mahindra, MAN, Mercedes-Benz, MMC, Nissan, Peugeot Citroën, Renault, Scania, Toyota, VW y Volvo; así como 49 plantas armadoras en 31 ciudades de 10 estados del país. Con respecto a la producción de autopartes, en Brasil esta industria registró hasta el año 2012 la participación de casi 218.4 mil trabajadores (ANFAVEA, 2014). Los principales tipos de autopartes que se fabrican son partes y accesorios de vehículos correspondientes a las fracciones arancelarias

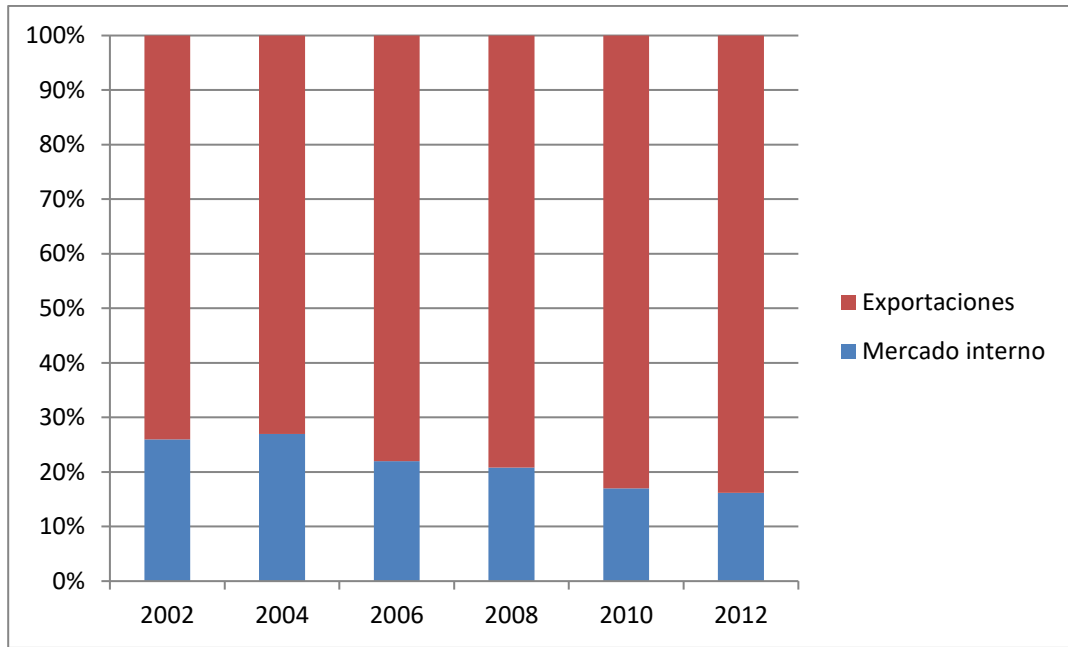
87.01 a 87.05 del documento, bloque de cilindro para motores, componentes y accesorios para carrocerías, otros motores de presión alternativos de dos tipos utilizados para la propulsión de los vehículos contenidos en el capítulo 87, cajas de marchas y sus partes, frenos y sus derivados. Algunas de las empresas fabricantes de autopartes más importantes establecidas en Brasil son: Aoki Distribuidora de Autopartes Ltda., Auto Americano, Auto Cidade, Barros Autopiezas, CAR, Casa Natacci Distribuidora de Auto Peças Ltda., Cobra Rolamentos y Autopartes Ltda., DPK Comercial Automotiva Ltda., Compel Distribuidora y Comercio de Autopartes, Embrepar Distribuidora de Piezas Ltda., Grupo Gazzoni, Liporini Distribuidora Ltda. y Rochester Distribuidora de Miudezas Diesel (PDM Brasil, 2012).

Si bien la industria brasileña está sustentada principalmente por empresas multinacionales fabricantes de automóviles y autopartes, es importante destacar que su éxito se debe a la existencia de conjunto de plantas armadoras de primer nivel, con centros de diseño y tecnología de punta; que, como hemos revisado anteriormente, apelan a un mercado que da prioridad al consumo interno más que a la exportación; sin embargo, sus cifras de exportación también alcanzan niveles altos que los colocan en los primeros puestos de competitividad en la región y en el mundo; por otro lado, México ha optado por abarrotar el mercado norteamericano con exportaciones de automóviles, dejando un porcentaje muy bajo de unidades vendidas para el consumo nacional.

En México, la producción de vehículos ligeros se orientó principalmente a la exportación; en 2012, 83.37% de la producción se destinó al mercado externo y el resto se destinó al mercado interno. Esta orientación al mercado externo explica el impacto en la economía mexicana de la crisis mundial de 2008 (AMIA, 2013). Como hemos mencionado anteriormente, el caso contrario es el Brasil, en donde su población consume la mayor parte de su producción automotriz.

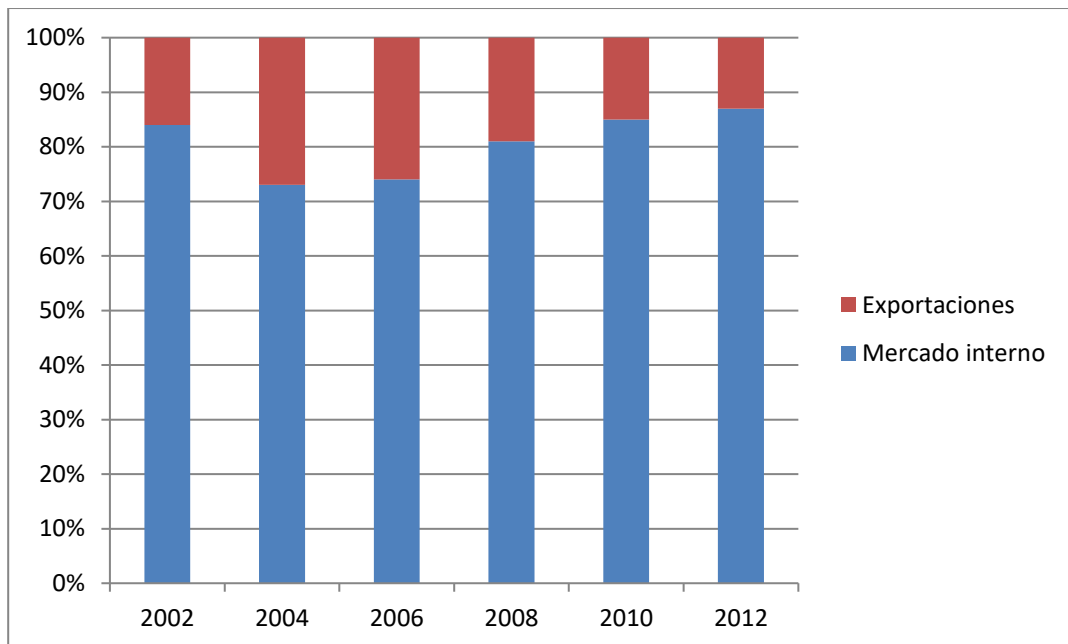
A continuación se presentan dos gráficas, elaboradas con datos de AMIA, en donde se observa el porcentaje de exportaciones y del consumo interno del sector automotriz en México y Brasil desde la firma del ACE 55 hasta el año 2012:

## **MÉXICO: EXPORTACIONES Y MERCADO INTERNO**



Datos obtenidos de AMIA, 2013.

### BRASIL: EXPORTACIONES Y MERCADO INTERNO



Datos obtenidos de AMIA, 2013.

Sobre las reglas de origen que rigen el intercambio es importante señalar que dentro de la disciplina comercial a que se someten los países involucrados, se ha acordado que a los productos manufacturados se pueden incorporar materiales que no provengan de alguna de las economías, pero como condicionante, será transformado únicamente mediante un proceso manufacturero dentro de alguno de ellos, sea Brasil o México.

A pesar de la gran cantidad de productos que se comercializan entre México y Brasil, en el año 2011, 71% de las exportaciones mexicanas a Brasil, fueron manufacturas, principalmente automóviles, autopartes y otras materias anteriormente citadas. Por el lado de las importaciones mexicanas provenientes de Brasil, 49% fueron manufacturas. Las empresas con inversión brasileña establecidas en México realizaron, entre enero de 1999 y diciembre de 2011, inversiones por 1,147.8 millones de dólares (mdd), esto es un 0.4% de la Inversión Extranjera Directa (IED) total captada por México durante este lapso. El sector de industrias manufactureras registró una inversión de 299 millones de dólares (51%), seguido de comercio (42%) y la industria de la construcción (3.5%)<sup>14</sup> (SCIELO, 2012).

El registro de la inversión mexicana directa en Brasil para el año 2005 fue de 15,000 mdd, esto colocó a nuestro país entre los diez principales inversionistas en Brasil durante el periodo 1995-2005. Esta inversión se dirigió principalmente hacia el sector servicios (96%), siendo el sector de las telecomunicaciones la más beneficiada; y, en menor proporción, el sector industrial (3.71%) (BCB, 2006). Empresas mexicanas como Grupo Elektra, Grupo Carso, Coca-Cola Femsa, Nematik, Softtek, Mexichem, Mabe, Vitro, Grupo Posadas y Bimbo tienen una fuerte presencia en Brasil, con gran cantidad de sucursales operando, mismas que han coincidido con los patrones seguidos por la IED que recibe Brasil en cuanto a su localización geográfica (Lerman, 2006). Sectores geográficos importantes como Río de Janeiro y São Paulo han concentrado más del 80% de la inversión mexicana

---

<sup>14</sup> Secretaria de Relaciones Exteriores de México y Secretaria de Economía. Dirección general de inversión extranjera. 2012

(Promexico, 2010). Telmex y América Móvil, por el lado de las telecomunicaciones, son empresas importantes que han dirigido sus flujos de capital de manera exitosa a Brasil, con inversiones cercanas a 5,600 mdd, lo cual representó el 73.7% de la inversión mexicana en Brasil para el año 2005 (Rosas, 2008).

Brasil, por su parte, es la principal fuente de IED proveniente de América Latina en México. En el periodo 1999-2011 se registró un monto de mil 147.8 millones de dólares. Embarco, Camargo Correa Intelbras, Petrobras, Poloplast, Weg, Marcopolo, Itausa, Grupo Ultra, Metafrio y Usimeca son algunas de las empresas con mayor presencia en México. La ubicación geográfica de las inversiones brasileñas en territorio mexicano se encuentran en el Distrito Federal, que acapara el 50% de la inversión brasileña directa, Guanajuato (22.7%) y Jalisco (14.1%). Es preciso mencionar que las inversiones brasileñas se dirigen principalmente a cuatro sectores en específico: el comercio (57%), la industria manufacturera (31%), turismo, servicios de hoteles, restaurantes y servicios profesionales y personales (19%), y finalmente la industria de la construcción (2%) (SE, 2010).

El intercambio comercial entre México y Brasil creció 252% en el periodo 2001-2011, al pasar de 2,686 mdd a 9,453 mdd, lo que significa una tasa media anual de crecimiento de 13%. Las exportaciones mexicanas tuvieron un crecimiento de 736% en ese mismo periodo, al pasar de 585 mdd en 2001, a 4, 891 mdd en 2011, con un crecimiento anual promedio de 24%; mientras que las importaciones provenientes de Brasil tuvieron un crecimiento de 117%, al pasar de 2, 101 mdd en 2001 a 4, 561 mdd en 2011, cifras que representaron un crecimiento promedio anual del 8%<sup>15</sup>.

Como avances del intercambio entre los dos países se puede destacar que se han incorporado nuevos productos. Entre los productos que México destina a Brasil, se encuentran el tequila, la cerveza, levaduras, mermeladas, aguacate, diversidad de flores, jugos y trigo duro, entre otras. Brasil por su parte, tiene

---

<sup>15</sup> Informador.mx, 2020.

preferencias a las semillas de plantas, pimienta, alimento para animales, entre otros (ProMéxico, 2011).

La economía brasileña se caracteriza por su establecimiento de barreras no arancelarias. Esto lo ha ubicado en la posición 87 de 125 países en cuanto a la imposición de barreras no arancelarias. México, por su parte, ocupa el lugar 64<sup>16</sup>. En promedio, las tarifas arancelarias impuestas por Brasil, en el periodo 1991-2008, alcanzaron el 15.4%, mientras que las de México se ubicaron en 12.6%. Para el siguiente año, en 2009, las tarifas arancelarias se vieron reducidas a un 13%, en el caso de Brasil, y 5%, para México. De esa manera se observa que tanto México como Brasil han eliminado ciertos impuestos a los productos y al transporte de los mismos, también se dieron preferencias y concesiones a ciertos productos (SICE, 2013).

Días después de la firma del ACE 53, México y los países integrantes del MERCOSUR<sup>17</sup> firmaron el ACE 54 como marco para el establecimiento de la relación económica-comercial entre ambas partes; nuestro país tenía como estrategia un acercamiento con los países del Mercosur para convencerlos de formar parte del Área de Libre Comercio de las Américas<sup>18</sup> (ALCA). Los países del hemisferio sur se oponían a la firma del documento, por lo que el gobierno mexicano en el sexenio del presidente Vicente Fox decidió crear una zona de libre comercio con América del Sur para que fueran testigos de los beneficios del ALCA (Morales, 2011). El presidente Fox contrastó su iniciativa de relanzar las negociaciones del

---

<sup>16</sup> Foro Económico Mundial, 2010.

<sup>17</sup> El Mercado Común del Sur o MERCOSUR, como ya se mencionó, es un bloque comercial fundado en 1991 que tiene como finalidad promover el libre intercambio y movimiento de bienes, personas y capital entre los países que lo integran: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Posteriormente, se han incorporado Venezuela, que se encuentra actualmente suspendido del bloque (debido a la violación de la Cláusula Democrática del Protocolo de Ushuaia) y [Bolivia](#), aún en proceso de adhesión. Por su parte, [Chile](#), [Colombia](#), [Ecuador](#), [Perú](#), [Guyana](#) y [Surinam](#) integran el bloque como Estados asociados, mientras que México y Nueva Zelanda fungen como países observadores.

<sup>18</sup> Con antecedentes en la Iniciativa de las Américas (IA), el ALCA se firma en 1994 con el fin de establecer un espacio continental de libre comercio antes del 2005. Es el más importante acuerdo de integración regional firmado entre países desarrollados y no desarrollados con miras a establecer el libre flujo comercial entre sus economías, considerando a los 34 Estados del continente americano a excepción de Cuba, contempla una unidad geográfica con 757 millones de personas, un producto interno bruto (PIB) de 8 billones de dólares y un comercio total de 2.4 billones de dólares. Este acuerdo quedó como proyecto ante la dificultad para satisfacer los intereses de Estados Unidos y los países del Mercosur.

ALCA con los 29 países que apoyaban ese espacio de integración, argumentando que el proyecto no era una idea del entonces presidente de Estados Unidos, George W. Bush, sino que el ALCA tenía bases desde mucho antes de que éste fuera mandatario norteamericano. Presionó a los gobiernos de países centroamericanos y a Colombia a defender dicha iniciativa; sin embargo, Argentina, quien fuese el país anfitrión en la Cumbre de las Américas, presentó en conjunto con Brasil, Uruguay y Paraguay una propuesta de oposición al proyecto, mencionando que esta decisión no sesgaría la buena relación que se tenía con el gobierno mexicano. Acto seguido, las discusiones con respecto al ALCA fueron suspendidas y no se llegó a ningún acuerdo al respecto al final de la cumbre.

Ocho años más adelante, el 10 de mayo de 2010 en la Ciudad de México, México y Brasil se reunieron para profundizar algunos puntos del ACE N° 53. En la actualización de éste, propusieron que el punto final de estos acercamientos fuera la conformación de un Acuerdo Estratégico de Integración Económica. A diferencia del resto de los ACE que México tiene con todos los países del MERCOSUR, seis en total, el ACE 55 se concentra exclusivamente en el comercio de automóviles y piezas de vehículos con una tasa de impuestos menor, lo que ha consolidado al sector automotriz con un 40% del total de intercambios entre México y Brasil, las dos principales economías de América Latina. En 2012 los resultados del comercio en este sector condujo a la revisión y cambio en las normas del acuerdo, que implicó la salida de Argentina y la imposición de cuotas entre México y Brasil.

En el siguiente cuadro se muestran algunos datos económicos y demográficos que permiten comparar las potencialidades de cada uno de estos dos países cuando se tomó la decisión de actualizar el acuerdo de complementación económica que norma los intercambios bilaterales exclusivamente en el sector automotriz, el ACE %%. Como se puede observar, la comparación de los principales indicadores económicos entre los dos países en estudio permite constatar una nueva oportunidad de crecimiento, posicionando a México como uno de los principales proveedores de Latinoamérica. Las empresas mexicanas con alta competitividad y experiencia que buscan comerciar en el mercado brasileño, se han



enfocado en la búsqueda de avances en materia no sólo económica, sino también tecnológica y cultural, entre otros:

### Principales indicadores económicos en México y Brasil, 2010.

	<b>Brasil</b>	<b>México</b>
<b>PIB</b>	2090 mmd*	1040 mmd
<b>Crecimiento del PIB</b>	7.5%*	5.5%
<b>Población</b>	193.2 millones*	112.3 millones
<b>Exportaciones</b>	202 mmd	298 mmd
<b>Importaciones</b>	191 mmd	301 mmd
<b>Inflación</b>	5.9%*	4.4%
<b>PIB per cápita</b>	10816 dólares	9261 dólares
<b>Grado de apertura (%)</b>	19%	58%

Mmd: Miles de millones de dólares

\*: Dato estimado

Fuente: Banco de México, INEGI, 2011.

## El ACE 55

Antes de que se cumpliera el primer decenio de la entrada en vigor de este tratado se llegó de nuevo a la mesa de negociaciones. Éstas permitieron concluir una serie de actualizaciones que permitieron solucionar algunos de los problemas que surgieron del ACE 55, el cual –como ya se mencionó-- regula el comercio en el sector automotriz. En el acuerdo se contempla una serie de vehículos automotores: automóviles, vehículos de carga, autobuses de pasajeros, carrocerías, remolques, semirremolques, tractores agrícolas, cosechadoras, maquinaria agrícola, maquinaria vial autopropulsada, entre otros. Por otro lado, se considera una amplia variedad de autopartes como: piezas, conjuntos, subconjuntos y neumáticos necesarios para la producción de vehículos.

Para obtener los resultados esperados, producto de las estrategias previamente planteadas en estos ACE, los países participantes negocian una cantidad de cupos de importación anuales para la importación de automóviles libre de aranceles. México ha establecido este tipo de cupos anuales con Argentina, Brasil y Uruguay, respectivamente.

El ACE 55 establece la aplicación de disposiciones comerciales y legales compatibles con el sistema multilateral de comercio hacia las importaciones. Debido a que el acuerdo tenía como finalidad el libre comercio en el sector automotriz, ambos países establecieron un periodo de transición desde la firma del acuerdo hasta el año 2011<sup>19</sup> (ACE 55, 2002). En aquellos años, cuando se firma el ACE 55, los sectores textil, del calzado, agroalimentaria expresaron su rechazo a liberalizar el comercio con Brasil, a diferencia de la industria automotriz, donde si existe una completa liberalización del comercio de autopartes.

El sector automotriz en las economías de los diversos países que fabrican automóviles o autopartes y comercian con ellos ha creado muchas oportunidades comerciales que pueden ser explotadas y así fortalecer el intercambio comercial bilateral. Por eso es importante evaluar el crecimiento y desarrollo que se verá reflejado en ambas economías a través de este análisis simultáneo que se propone en este último capítulo para conocer los alcances económicos de este acuerdo para México y para Brasil gracias al despliegue del desarrollo automotriz en esta relación comercial, mismo que ha atravesado periodos que forzaron a Brasil y México a ir modificando progresivamente el ACE 55 para tener los resultados que se tenían previstos.

---

<sup>19</sup> En un principio, el ACE 55 contemplaba el periodo de transición desde la entrada en vigencia y el libre comercio hasta el quinto año; sin embargo, en diciembre de 2007 se firmó la primera actualización al ACE 55, el cual amplió los periodos de transición y estableció el libre comercio hasta el año 2011; esta modificación protocolaria significó gradualmente una pérdida económica para Brasil, pues su mercado se enfocaba en vehículos ligeros, mientras que México exportaba la mayor parte de la producción de vehículos hacia el mercado norteamericano.

## **Impacto en la economía mexicana**

La industria del automóvil en México vio la luz en el año de 1925, con la llegada de las primeras plantas armadoras que se instalaron en el Distrito Federal y el Estado de México, favoreciendo principalmente la región centro del país. Ford se establece en el país en 1925, posteriormente llega General Motors en 1935 y Automex (Chrysler) en 1938. Sin embargo, en este periodo de entreguerras y hasta el final de la Segunda Guerra Mundial, se buscó la recuperación de las industrias tradicionales que se habían creado a finales del siglo XIX e inicios del XX: textil, del calzado, cervecera, materiales de construcción, principalmente.

Una vez iniciado el período de industrialización con base en el modelo de sustitución de importaciones la producción se orientaría a nuevos sectores de la manufactura. En la década de los sesenta, la estrategia mexicana había cambiado con claridad pues, con base en la IED, se apoyó el desarrollo de la maquila y el fortalecimiento y diversificación de las plantas armadoras de automóviles.<sup>20</sup> El crecimiento de este último sector hizo que México se colocara como uno de los 12 mayores productores de autos en el ranking mundial, por debajo de Japón, Estados Unidos, India, Alemania, los grandes líderes de este mercado, y de Brasil, el gran productor en Latinoamérica. (Sosa, 1986)

Si bien la industria automotriz en México estaba creciendo considerablemente, el desempeño exportador seguía reflejando resultados muy bajos (INEGI, 1985). Para la década de 1970, el modelo de sustitución de Importaciones presentó una ventana de oportunidad para incrementar las cifras de exportación; la oferta total era de tan sólo 8.8%, y toda perteneciente a una sola empresa, Volkswagen. La producción nacional acumulada para el periodo 1970 a 1979 fue de 3, 057,661 unidades y las importaciones de autos y camiones fueron de 295,846 unidades (Sosa, 2005). Con las empresas automotrices ya en el radar comercial y con la apertura del mercado interno a partir de la segunda mitad de los años 80, México experimentó una mejora notable en la producción nacional, y logró

---

<sup>20</sup> Es importante señalar que también en esta década comienza el crecimiento de los servicios, como los del sector turismo, que se vio favorecido por la estabilidad económica y política del país.

posicionarse cerca de la frontera con Estados Unidos. De esta manera fue posible consolidarse como una plataforma de exportación exitosa.

Desde la década de 1990, la industria automotriz ha ido creciendo, y gracias al Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, diversas empresas automotrices se han adherido al mercado mexicano de producción y exportación, sumándose a las iniciadoras. Entre las empresas más importantes en el momento actual están: Chrysler-Fiat, Ford, General Motors, Honda, Toyota, Nissan, Renault, Mazda y Volkswagen, en el caso de vehículos ligeros; Daimler, Dina, Freightliner, Giant Motors, Hino Motors, International Navistar, Isuzu, Kenworth, Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen/Man, y Volvo, para la producción de vehículos pesados (ANPACT, 2014). En el periodo de 1999-2016, la industria automovilística de México registró una inversión extranjera directa de 45,687.5 millones de dólares, poco más del 21% de la IED recibida en el sector manufacturero y 10.2% del total recibido en el mercado del país en ese mismo periodo (SE, 2016).

En México, la industria automotriz es responsable del 4% del PIB, promoviendo más de un millón de empleos directos e indirectos; también es responsable del 1.6% del empleo total nacional; esta actividad se desarrolla en 17 estados del país<sup>21</sup>. Para el año 2013, las exportaciones automotrices representaron el 25.2% del total de las exportaciones mexicanas, con un registro de aproximadamente 97 mil 781 mdd, exportando a más de 100 países y colocándose sobre las exportaciones petroleras y las de equipo electrónico y electrodomésticos (AMIA, 2014). Como se ha mencionado con anterioridad, México se caracteriza por la cantidad de unidades fabricadas para su exportación. Tomando en cuenta datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz<sup>22</sup>, una comparación entre la producción de 1988 y del 2013 aclara lo mencionado anteriormente. En 1988, se registró una producción de 505,202 vehículos manufacturados en México, de los

---

<sup>21</sup> Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

<sup>22</sup> Con el propósito de tener una representación exclusiva para este sector automotriz, el 3 de enero de 1951 se crea en México esta asociación civil constituida por voluntad propia de las empresas fabricantes de vehículos establecidos en nuestro país para representar los intereses de las empresas fabricantes de vehículos así como también dar a conocer cuestiones automotrices, evolución y estadística de los fabricantes de vehículos, afiliados en esta asociación.

cuales 174,246 fueron destinados al mercado externo, lo que significó un 34.5% de su producción total; para el 2013, la producción fue de 2,933,465 unidades producidas, de las cuales 2,408,345 se exportaron, esto es un 82.0% del total.

Como hemos mencionado anteriormente, Estados Unidos es el principal destino de los vehículos ligeros que se fabrican en nuestro país. En 2018, se produjeron 3 millones 908 mil 139 automóviles, esto fue una baja en los niveles de venta de 1.9% en comparación con el año anterior (una caída del 0.61%). El incremento del costo de los combustibles, la renegociación del TLCAN y el incremento en la inflación son algunos factores que detuvieron las inversiones de un selecto grupo de compañías que apostaban por acrecentar los flujos en el mercado automotriz mexicano (INEGI, 2018).

Las empresas asiáticas instaladas en nuestro país no sólo tuvieron los mejores reportes de producción, sino también los mejores reportes de exportaciones. Destacaron empresas como KIA, seguida de Toyota y Nissan, mismas que permitieron registrar un avance en las exportaciones con respecto al año anterior, aproximadamente 6%. Por otro lado, las empresas europeas y estadounidenses con mayor presencia en México (Audi, GM, Mazda y el grupo FCA), registraron un incremento en sus líneas de producción, más no destacaron en el número de exportaciones como en años anteriores. Las empresas que presentaron saldos negativos en su producción fueron Honda, (-29.5% con, 147,158 unidades) y Ford, (-11.1% con 280,499 unidades).

A continuación se muestra una gráfica donde se observa, hasta el año 2018, los principales productores automotrices en el mundo, con sus respectivas ventas anuales y su balanza porcentual:

### Principales productores de automóviles hasta el año 2018

<b>País/Región</b>	<b>Autos</b>	<b>Vehículos comerciales</b>	<b>Total</b>
China	23,529,423	4,279,773	27,809,196
Estados Unidos	2,795,971	8,518,734	11,314,795
Japón	8,358,220	1,370,308	9,728,528
India	4,064,774	1,109,871	5,174,645
Alemania	5,120,409	0	5,120,409
<b>México</b>	<b>1,575,808</b>	<b>2,524,717</b>	<b>4,100,525</b>
Corea del Sur	3,661,730	367,104	4,028,834
<b>Brasil</b>	<b>2,386,758</b>	<b>493,051</b>	<b>2,879,809</b>
España	2,267,396	552,169	2,819,565
<i>Total</i>	70,498,388	25,136,912	95,634,593

Fuente: OICA, 2018.

## **Impacto en la economía brasileña**

La industria automotriz brasileña tiene origen en 1919, con la instalación de la Planta de Ford, y la de General Motors (GM) en 1925. Durante la década de los sesenta, se implementó un programa para la industrialización y desarrollo de infraestructura, principalmente en los sectores de la maquinaria, el cemento, la metalurgia, el acero y la industria automotriz. Más adelante, importantes empresas de automóviles arribaron al país para sumarse a este proceso de industrialización bajo un ambiente económico protegido y controlado por parte del gobierno. Fue el sector automotriz el más beneficiado pues algunas empresas de autopartes, así como también ensambladoras llegaron a Brasil con capital suficiente para el desarrollo de nuevos productos, aunque la pequeña empresa se vio diezmada, las medianas empresas que prestaron sus servicios al mercado global de refacciones pudieron sobrevivir (Mena, 2005).

Desde la década de 1970, Brasil fue reconocido como una potencia media, sin embargo, en los años noventa, este título fue puesto en duda debido a la crisis del modelo desarrollista, que habría de ocurrir una década antes. Hubo una serie de políticas implementadas a partir de la apertura comercial que se da en los años 90, en los gobiernos de José Sarney (1985- 1990), Fernando Collor de Melo<sup>23</sup> (1990-1992), Itamar Franco (1992-1994) y Fernando Henrique Cardoso (1995-2003), que buscaron cambiar el modelo de industrialización. En Brasil existía un modelo de Estado e inserción internacional, es decir, un Estado basado en la industrialización sustitutiva de importaciones, más adelante, el ex presidente Fernando Henrique Cardoso posteriormente decide cambiar a un Estado que apostaba por una entrada directa del neoliberalismo, con políticas de privatización y apertura comercial; con ciertas modificaciones, tales como una visión idealista de las relaciones internacionales y la inserción en altas cumbres de la política internacional como la

---

<sup>23</sup> En el polémico gobierno del presidente Fernando Collor de Mello se registró un gran estancamiento de la economía brasileña debido a una serie de irregularidades comerciales internas y externas debido a un gran número de casos de corrupción; dos años después de su llegada al poder, fue destituido de la presidencia por medio de un impeachment del parlamento.

Organización Mundial del Comercio (OMC) y el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

A pesar de estar inmerso en un periodo de crisis, con una considerable devaluación del real brasileño y secuelas de corrupción que habían repercutido en el rendimiento comercial del país, se registró, sin embargo, un importante crecimiento y desarrollo de la industria automotriz en Brasil a partir de su primera apertura comercial, que fueron determinantes para su gran crecimiento, pues si consideramos que para la década de los setenta se tenía una producción estimada de 400,000 unidades, para el año de 1996 se registraban aproximadamente 1,600,000 unidades. La ventaja de los brasileños es que el mercado interno demandaba cantidades exorbitantes de unidades, por lo que los incrementos en los precios que se dieron en la década de los noventa debido a una renovación industrial, no afectaron al mercado interno. Fue tanto su crecimiento en este periodo, que sus exportaciones crecieron a un nivel similar a los del mismo Mercosur, considerando un crecimiento en las exportaciones a nivel intrarregional.

El Régimen Automotor<sup>24</sup>, fue una política gubernamental implementada para el sector automotriz, que estableció en esencia la reducción del impuesto a la importación de vehículos, máquinas y equipos de insumos para las empresas inscritas en este documento, exigiendo un elevado resultado en cuanto a metas de exportación e índices de nacionalización en la compra de bienes de capital, materias primas, piezas y refacciones. Se estableció después de que los costos se elevaran en el año de 1995 y fue una política que impulsó el crecimiento de la industria automovilística brasileña que proponía frenar las importaciones de autopartes mediante el uso de un arancel específico del 70% y, como contrapeso, fomentar las exportaciones. Actualmente, la industria automotriz es responsable del 5.4% del PIB y provee 1.3 millones empleos y contribuye con el 19.8% del PIB industrial.

Hacia finales de la primera década del siglo XXI, comenzaron a presentarse problemas en la industria automotriz brasileña. A raíz del creciente déficit en el

---

<sup>24</sup>Esta política, firmada con Argentina principalmente y que incluía también al mercado mexicano, se caracterizó por un incremento arancelario y un sistema de compensación de exportaciones.



comercio de vehículos ligeros de Brasil, la balanza comercial registró en el año 2009 un saldo negativo en el comercio de vehículos automotores, remolques y carrocerías, por lo que los sudamericanos solicitaron a México una revisión del ACE 55, argumentando que desde la entrada en vigor del acuerdo, los vehículos de pasajeros habían incrementado su volumen y valor en las exportaciones mexicanas, pasando de 2.9% en 2003 a 48% en 2013 (Morales & Serrano, 2012).

Si bien las ventas habían crecido en más de 155 mil unidades a partir de 2011, que fue el año con mayores ventas registradas desde la entrada en vigor del ACE 55, a la economía mexicana no le convenía seguir adelante en esta modificación del acuerdo<sup>25</sup>, pues como consecuencia debían incrementar las cuotas de importación de vehículos ligeros, adelantar la producción de vehículos pesados e incrementar el contenido regional de vehículos ligeros. Esto significaba un decremento en las ventas mexicanas, al aplicar los cupos al comercio señalados anteriormente, para después dar paso al libre comercio. Como consecuencia de esta modificación, el porcentaje de exportaciones cayó hasta un 35.9% en 2013 (SE, 2012).

### **Brasil: principales variables de la industria automotriz, 2013**

<b>Variables</b>	<b>Unidades</b>
Producción total de unidades	3.712.736
Fabricación de automóviles ligeros	2.954.279
Fabricación de vehículos comerciales ligeros	530.901
Fabricación de camiones	187.002
Fabricación de ómnibus	45.554

<sup>25</sup> Las presiones de las empresas recayeron en que se modificara el acuerdo, pues en caso de no hacerlo, buscarían otros mercados de diversificación. En ese mismo año, Argentina solicitó también una revisión del ACE 55, para el establecimiento de nuevas cuotas comerciales.

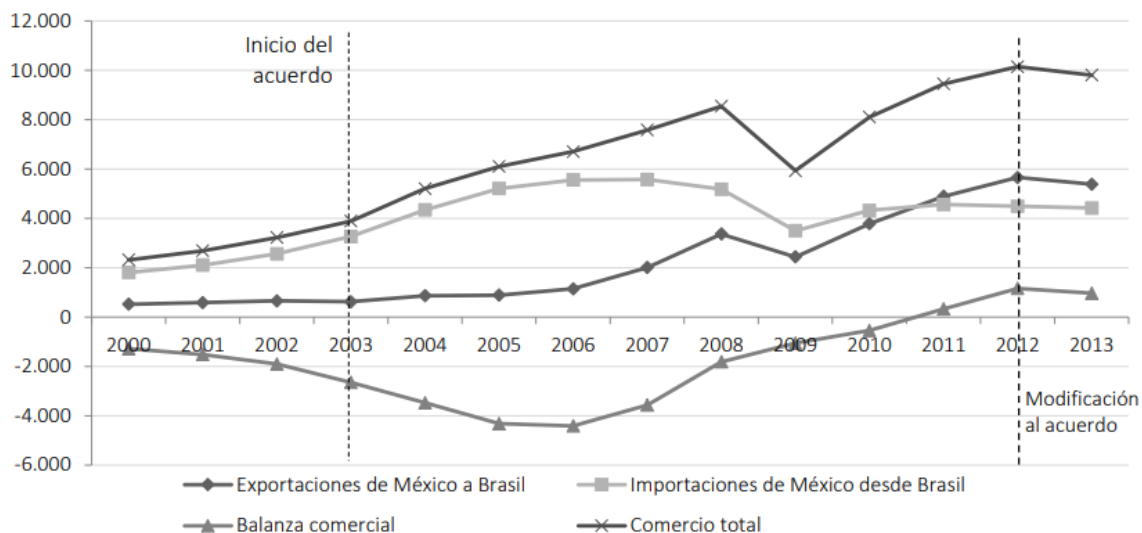
Personal ocupado	135.343
Facturación neta (millones de dólares)	87.294

Fuente: ANFAVEA (2016).

Los automóviles ligeros son las principales unidades de exportación del mercado brasileño, y la mayor parte de esta producción se destina al mercado interno, a diferencia de lo que sucede con la industria automotriz mexicana. Para el año de 2001 (previo a la firma del ACE 55), Brasil tuvo una producción de 1,674,522 unidades, sin embargo, solamente se destinaron a la exportación 248,272 unidades (79.4% automóviles ligeros, 15.8% vehículos comerciales ligeros, 2.6% camiones y 2.1% omnibuses).

Para el año de 2010, Brasil fue el sexto productor mundial, con una producción de 3.2 millones de vehículos, de los cuales 22% se exportaron principalmente a México y Argentina. El PIB registrado fue de 1,960 billones de dólares para el 2008 y uno de los principales motores del mercado interno fueron las compras a crédito o financiamiento (65% de las ventas de automóviles y las ventas totales se estimaron en 68,179 millones de dólares (ANFAVEA, 2009). Doce años después, en el año 2013, la producción automotriz brasileña registró 3,712,736 unidades, de las cuales 565,111 se exportaron (81.6% automóviles ligeros, 12.5% vehículos comerciales ligeros, 4.3% camiones y 1.6% omnibuses) (ANFAVEA, 2016).

En la gráfica a continuación, se muestra el intercambio automotriz en millones de dólares entre México y Brasil en el periodo comprendido entre los años 2000-2013; posteriormente, la tabla siguiente muestra las exportaciones totales brasileñas del sector automotriz:



Fuente: Banco de México, 2014.

Los datos de exportación total de vehículos de Brasil en el periodo comprendido entre 2001-2013 muestran que hubo un incremento considerable en doce años; si bien el mercado brasileño se vio progresivamente beneficiado, a partir de marzo del año 2012, cuando se hace la modificación pertinente al cuarto protocolo adicional al ACE 55 entre México y los países del MERCOSUR, en un principio existió una reacción negativa hacia la decisión del gobierno mexicano al optar por esta modificación. El primer país en rechazar esto fue Argentina, con quien México tiene lazos mercantiles también en el ACE 55, al percatarse de que Brasil y México firmaron un acuerdo para la importación, con cero por ciento de arancel, de automóviles y vehículos comerciales livianos, argumentando que dicha decisión modifica las condiciones del Acuerdo ACE 55, por lo que se inconforma con el gobierno mexicano en el seno del MERCOSUR y suspende la aplicación del acuerdo por tres años.

Las condiciones establecidas para el flujo del comercio entre los países participantes, tales como la fijación de cuotas y las modificaciones al proceso productivo, fueron elementos que suponían un impacto desconocido, con riesgo de desvirtuar el fin de los acuerdos de complementación económica; las cuotas señaladas en los artículos agregados debían ser asignadas por la Parte exportadora

y verificadas por la Parte importadora. Los participantes, por tanto, no podrían imponer otras restricciones que limiten el uso de dichas cuotas (Senado de la República, 2012).

<b>Fecha</b>	<b>Exportación anual de vehículos</b>
2001	248,272
2007	789.3
2008	734.5
2009	475.3
2013	565,111

Datos obtenidos de: OICA

Desde la crisis de 2008 existe un creciente déficit en el comercio de vehículos ligeros con México, esta situación contrasta con el superávit que tuvo Brasil durante los primeros seis años del acuerdo. Algunos economistas argumentan que, pese a sus avances económicos, no se ha podido evitar una pérdida en la productividad de su industria. Y es que Brasil demanda a México, a través del ACE 55 los mismos beneficios que los norteamericanos perciben con el TLCAN. Es por eso que Brasil solicitó la revisión del protocolo antes mencionado, pues se sienten perjudicados al haber registrado en 2011 un déficit comercial con México del 700% (USD1.170 millones) (OICA, 2012).

Esto significó para los sudamericanos un déficit aproximado de 1 700 millones de dólares en el intercambio de vehículos con México, lo que refleja en primera instancia la falta de competitividad de sus sectores automotriz e industrial en general. Algunos analistas niegan que las dificultades de la industria brasileña se deban sólo a cuestiones cambiarias y advierten sobre la falta de reformas a mediano y largo plazo para bajar sus costos de producción. Sin embargo, es sabido

que Brasil enfrenta un problema importante por la apreciación del real y eso afecta directamente al sector industrial. El estancamiento de la industria brasileña en 2011 ocurrió a pesar del notable aumento del consumo de productos y bienes en el mercado interno, es por eso que han decidido cerrar la economía y eso ha tenido nuevamente repercusiones con el mercado mexicano.

Según datos de Anfavea, en Brasil se ha visto un escenario interno positivo cada año desde 2013; sin embargo, en cuestión de producción de automóviles ligeros, cada año se ha observado un decremento considerable. Las empresas fabricantes de autos en Brasil han argumentado que cada año se estima un repunte en su producción y venta, aunque los datos obtenidos al cierre de cada año han arrojado cifras contrarias. Es importante considerar que los avances que ha tenido el país con la aprobación de algunas reformas, ha permitido retomar números positivos de nuevo en el año 2018, pues en años anteriores se registraron anualmente números inferiores tanto en la producción como en las exportaciones, en automóviles ligeros como pesados. En el año 2018, se observa de nuevo un margen superior a los años pasados, cuando se fabricaron 2,803,841 automóviles y en rubro de las exportaciones se registraron 629,175 unidades.

El cuadro a continuación muestra, desde el año 1999 hasta el 2018, la producción de vehículos comerciales, de pasajeros y su producción total en Brasil, lapso en el cual se observan periodos de crecimiento seguidos de periodos de déficit comercial; un incremento sostenido de la producción de vehículos entre 1999 y 2012, y una caída en la producción de vehículos a partir de 2012 hasta 2018. Estos datos demuestran el bajo impacto de la crisis de 2007-2009 para la producción brasileña, debido al monto relativamente pequeño de sus exportaciones.

### Producción total de vehículos en Brasil (1999-2018)

Fecha	Vehículos comerciales Año	Vehículos pasajeros Año	Producción anual de vehículos
2018	358,981	2,386,758	2,745,739
2017	430,204	2,269,468	2,699,672
2016	377,892	1,778,464	2,156,356
2015	410,509	2,018,954	2,429,463
2014	831,329	2,314,789	3,146,118
2013	989,401	2,722,979	3,712,380
2012	813,272	2,589,236	3,402,508
2011	888,472	2,519,389	3,407,861
2010	797,038	2,584,690	3,381,728
2009	607,505	2,575,418	3,182,923
2008	670,247	2,545,729	3,215,976
2007	585,796	2,391,354	2,977,150
2006	519,005	2,092,029	2,611,034
2005	519,023	2,011,817	2,530,840
2004	454,447	1,862,780	2,317,227
2003	322,652	1,505,139	1,827,791
2002	271,245	1,520,285	1,791,530
2001	315,651	1,501,586	1,817,237
2000	329,519	1,351,998	1,681,517

<b>1999</b>	243,077	1,107,751	1,350,828
-------------	---------	-----------	-----------

Fuente: Expansión, 2019.

## Conclusiones

En este capítulo analizamos la evolución de la relación comercial entre México y Brasil, a partir de la firma del Acuerdo Alcance Parcial (AAP) no. 9 y hasta los años de vigencia del Acuerdo de Complementación Económica 55, para conocer los resultados que esta relación ha traído para ambos países durante este periodo. En éste se observan tres etapas en donde se desenvuelve la relación comercial México-Brasil: 1993-2003: antecedentes de la relación; 2003-2012: entrada en vigor del ACE 55 y primeros años de vigencia; y 2012 en adelante: revisión, renegociación y reconducción (El Universal, 2016).

En 2009 la producción mundial cayó 13.5% llegando a 61.7 millones de vehículo sin embargo la crisis afectó a países y a empresas de formas diferentes. Entre los países de América Latina México y Brasil son los más importantes productores de vehículos, sin embargo el primero perdió 28% de su producción (medio millón de unidades) mientras que el segundo perdió 1.02% (33 mil vehículos de producción).

El 10 de marzo de 2015, los gobiernos de Brasil y México lograron un acuerdo para modificar nuevamente el documento, firmando un Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N° 55 que regula el comercio en el sector automotor. Esto con el fin de mantener cuotas de exportación que se incrementarán cada año iniciando en este 2015 con un tope de mil 560 millones de dólares, y evaluarlo en los próximos cuatro años hasta que el libre comercio sea visible en esta operación.

En 2012, se hace una renegociación del acuerdo; si bien se buscaba un beneficio para ambas economías, no podría ser así por más tiempo, en algún momento alguna de ellas ocuparía el primer lugar como economía manufacturera y exportadora de unidades automotrices. Esta negociación permitió que en algún futuro se pudiera llevar a cabo cualquier modificación si alguna de las partes lo requería. Brasil se vio favorecido durante el periodo 2003-2010, México fue el mayor beneficiado a partir del año 2011, registrando mayores ventas que su competidor



sudamericano, pues la producción comenzó a crecer en México más rápidamente que en Brasil, incremento que se explica en buena medida por las ventas al mercado de los países norteamericanos, pero que fortaleció el sector automotriz en su conjunto. Sin embargo, después de la última modificación al acuerdo todo apunta a que el mayor beneficiado sería nuevamente Brasil, sobre todo en los años venideros.

Finalmente, el 19 de marzo de 2019, la Secretaría de Economía en nuestro país dio a conocer las disposiciones acordadas para el comercio automotor entre México y Brasil, así como con Argentina, al amparo de los protocolos adicionales a los apéndices I y II del ACE 55. A partir de esa fecha, se ha llevado a cabo el libre comercio de autos ligeros, siempre y cuando las disposiciones de origen establecidas en dicho acuerdo se cumplan como se ha estipulado en el documento.

Los recursos estadísticos empleados, como las gráficas antes observadas, nos permiten observar que, durante algunos años, los índices de producción y exportaciones de las diversas empresas que componen el mercado automotriz en México y Brasil sufrieron altibajos, lo cual se debió a las políticas implementadas en esos años. El acuerdo es benéfico para ambas economías de manera individual, por un lado México había logrado posicionarse justo detrás de Brasil como exportadores de automóviles ligeros, mientras que los brasileños habían ampliado su margen de ventas y fortalecido su mercado interno; es sabido que el intercambio comercial entre México y los países de Norteamérica es muy alto, y en los últimos años, México, al igual que Corea, superaron a Brasil en la producción de automóviles ligeros y comerciales debido al intercambio que tiene México con Canadá y principalmente con Estados Unidos; asimismo Brasil tiene un importante intercambio con los países del MERCOSUR, principalmente Argentina.

El análisis de este capítulo deja ver que el ACE 55 genera problemas no sólo al plantear un modelo de competitividad, sino también para la integración regional, tanto en el norte con el TLCAN y en el sur con el MERCOSUR, por lo que en un futuro sería conveniente ampliar el intercambio en los sectores que contempla y los países participantes. En conclusión, la mejor opción sería no sólo mantener, sino

incrementar la productividad y dinamismo al mismo tiempo que impera un proceso de reducción arancelaria que de manera progresiva vaya integrando más a México y los involucrados en el MERCOSUR en el mercado del sector automotor.

## Conclusiones finales

A pesar de que históricamente, nuestro país ha tenido éxitos y fracasos en la actividad económica con el mundo, su participación en el mercado latinoamericano siempre ha sido latente, esto ha llevado México a posicionarse mundialmente como uno de los países más activos comercialmente. Con el paso del tiempo, nuestro país ha ido adquiriendo la experiencia necesaria para mantener las relaciones comerciales que más han convenido para el desarrollo y expansión de los mercados; las administraciones pasadas fungieron como escalafón para concretar actualmente acuerdos comerciales que permitieran la entrada de nuevas tecnologías y grandes flujos de capital, así como también inversión extranjera en los sectores comerciales más importantes de la actualidad.

Brasil destaca no sólo por su extensión territorial y riqueza natural, sino por el crecimiento acelerado que ha tenido en las últimas décadas a raíz de sus estrategias comerciales no sólo con el mundo y los países más desarrollados, sino también con el éxito comercial que ha logrado con nuestro país. Hablamos de éxito porque juntos han encontrado una manera de revertir los problemas de estancamiento en gran parte al asociarse para mejorar el rendimiento de sus operaciones comerciales. La industria automotriz se ha convertido en una de las actividades más importantes para ambos países y ha servido como un indicador económico que los ha inmerso en una constante de dinamismo y competitividad. El producto interno bruto total y manufacturero, así como la generación de empleo juegan un papel fundamental en el intercambio automotriz. A pesar de esto, Brasil ha dado prioridad al crecimiento de su mercado interno, mientras que en México las unidades exportadas constituyen un valor muy importante. Si bien, Brasil y México a lo largo de los años han contemplado estrategias y alianzas que suponen un apoyo para la industria automotriz, al día de hoy no han podido consolidar una industria nacional. La tecnología y el enorme número de plantas manufactureras se ven reflejadas en la cadena productiva automotriz que en ambos países está bien integrada.

El ACE 55 fue de gran utilidad para Brasil desde su inicio hasta la llegada del libre comercio. Cuando las restricciones arancelarias fueron eliminadas, las exportaciones mexicanas se vieron beneficiadas, esto se debió a la revalorización del tipo de cambio brasileño. Pero a partir de la modificación 10 años después de su entrada en vigor, ambas economías han perdido poco a poco en la relación comercial, es evidente que Brasil no ha podido reponerse del déficit comercial que lo caracteriza desde principios de esta década, ni tampoco ha podido retomar el nivel de exportaciones que registraba con anterioridad; por su parte, México continúa con un nivel de exportación de sus vehículos ligeros muy bajo.

El intercambio mostrado por ambos países ha supuesto un dinamismo comercial considerable, en donde México produce y exporta a Brasil suficientes unidades de vehículos ligeros que demanda el mercado brasileño. Pero en la medida que se registra este avance comercial, la dinámica de ambas economías se ha ido basando en una competitividad que no ha beneficiado del todo a la balanza comercial de Brasil. Finalmente, lo que sugiere este trabajo terminal es el estudio de un posible Tratado de Libre Comercio que incluya no solo el rubro automotriz, sino todos los sectores comerciables entre México y Brasil, así como dar una mayor profundidad al estudio y a las posibilidades de expansión y/o desarrollo de la industria automotriz de ambos países.

## Bibliografía

- Bizberg, I. (2010). Brasil y México: dos tipos de capitalismo. *Economist*, 11(17/09), 4.
- Calduch, Rafael. *Relaciones internacionales*. Madrid: Ediciones Ciencias Sociales, 1991.
- Carbajal-Suárez, Y., & Morales-Fajardo, M. E. (2016). El sector automotriz en México y Brasil: Un análisis desde la perspectiva comercial. *Internext*, 11(3), 4.
- García R., Alfonso. "Las relaciones diplomáticas entre México y el Brasil." *Foro Internacional* 4.3 (15 (1964): 347-378.
- Helpman, E; Krugman, P. *Market Structure and Foreign Trade*, 1985. 1996.
- Keohane, R. O., Borja, A., & Acevedo, A. *Interdependencia, cooperación y globalismo: Ensayos escogidos de Robert O. Keohane*. Centro de Investigación y Docencias Económicas, 2005.
- López Mateos, Adolfo (1960), Segundo informe de gobierno, en: Cámara de Diputados, Centro de Documentación, Información y Análisis, Informes presidenciales, <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/re/RE-ISS-09-06-12.pdf> [Consultado el 23 de enero de 2020]
- Luiselli, Cassio. "Brasil y México: el acercamiento necesario". *Revista mexicana de política exterior* 90 (2010).

- Palacios, Guillermo. Intimidades, conflictos y reconciliaciones: México y Brasil 1822-1993. Secretaría de Relaciones Exteriores, 2001.
- Palacios, Guillermo. "De imperios y repúblicas: los cortejos entre México y Brasil, 1822-1867." Historia mexicana (2002): 559-618.
- Pérez, J. (2017). Definición de relaciones internacionales — Definicion.de. <https://definicion.de/relaciones-internacionales/>
- Ricardo, David. Los principios de la economía política y del impuesto. Nueva Larousse, 1817, p. 10869-10870.
- Rueda, S. (2014). Acuerdos bilaterales entre México y Brasil: El caso del Acuerdo de Complementación Económica ACE 55. UAEM.
- Sánchez, Michelle (2014). Relación comercial México-Brasil a partir del Acuerdo de Complementación Económica número 55. Facultad de Economía, UAEM.
- SMITH, Adam. Teoría de la Ventaja Absoluta. Cambridge: Universidad de Cambridge, 1776.
- Valero, Ricardo. "Historia de las relaciones internacionales de México, 1821-2010. América del Sur." Historia Mexicana, 62.3 (247 (2013): 1285-1304.
- Waltz, Kenneth Nea. Teoría de la política internacional. Grupo Editor Latinoamericano, 1988.

### **Sitios electrónicos**

- Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE). Disponible en:

<http://www.sice.oas.org/>

- Secretaría de Gobernación (SEGOB). Disponible en:

[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1883/Cuadro\\_de\\_Acuerdos\\_y\\_Tratados\\_Comerciales\\_de\\_Mexico.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1883/Cuadro_de_Acuerdos_y_Tratados_Comerciales_de_Mexico.pdf)

- Organismo para la Proscripción de las Armas Nucleares en la América Latina y el Caribe (OPANAL). Disponible en:

<http://www.opanal.org/historia/>

- Colegio de México (COLMX). Disponible en:

<https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/1895/1885>

<https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/2158/2148>

<https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/2504/2466>

<https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/2697/2625>

- Scientific Electronic Library Online (SciELO) Disponible en:

[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-53082013000200097](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-53082013000200097)

- Datos Macro, 2019. Disponible en:

<https://datosmacro.expansion.com/negocios/produccion-vehiculos/brasil>

- Manufactura, 2020. Disponible en:

<https://manufactura.mx/automotriz/2019/01/10/la-produccion-de-autos-en-mexico-cayo-0-61-en-2018#:~:text=%2D%20La%20industria%20automotriz%20establecida%20en,0.61%25%20en%20comparaci%C3%B3n%20con%202017.>

- El Universal, 2016. Disponible en:

<https://www.eluniversal.com.mx/articulo/carera/economia/2016/12/29/mexico-y-brasil-extienden-el-acuerdo-ace-55-hasta-2019>

- ANFECA, UNAM. Disponible en:

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xv/docs/174.pdf>

- Asociación mexicana de distribuidores de automóviles (AMDA). Disponible en:

<http://www.amda.org.mx/>

- Asociación mexicana de la industria automotriz (AMIA). Disponible en:

<http://www.amia.com.mx/>

- Industria Nacional de autopartes (INA). Disponible en:

<http://www.ina.com.mx/>



Asociación Nacional de fabricantes de vehículos automotores (ANFAVEA).  
Disponible en:

<http://www.anfavea.com.br/>