

Enfrentando la competencia y la divergencia

Brasil y México en el contexto del regionalismo latinoamericano



María Esther Morales-Fajardo
Karina L. Pasquariello Mariano
Coordinadoras







UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Dr. Leonardo Lomelí Vanegas
Rector

Dra. Patricia Dávila Aranda
Secretaria General

Dr. Miguel Armando López Leyva
Coordinador de Humanidades

Dr. Fernando Lozano Ascencio
Director del Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias (CRIM)

COMITÉ EDITORIAL

CRIM

Dr. Fernando Lozano Ascencio
PRESIDENTE

Dra. Sonia Frías Martínez
Secretaria Académica del CRIM

Dr. Guillermo Aníbal Peimbert Frías
Secretario Técnico del CRIM
SECRETARIO

Dr. Fernando Garcés Poó
*Jefe del Departamento de Publicaciones y Comunicación
de las Ciencias y las Humanidades del CRIM*

Dr. Roberto Castro Pérez
Investigador del CRIM

Dr. Óscar Carlos Figueroa Castro
Investigador del CRIM

Dra. Camelia Nicoleta Tigau
Investigadora del Centro de Investigaciones sobre América del Norte, UNAM

Dra. Naxhelli Ruiz Rivera
Investigadora del Instituto de Geografía, UNAM

Dr. José Manuel Valenzuela Arce
Investigador de El Colegio de la Frontera Norte

Lic. David Martínez Dorantes
Jefe de la Oficina Jurídica del Campus Morelos de la UNAM

Enfrentando la competencia y la divergencia

Brasil y México en el contexto
del regionalismo latinoamericano

Enfrentando la competencia y la divergencia

Brasil y México en el contexto
del regionalismo latinoamericano

María Esther Morales-Fajardo
Karina L. Pasquariello Mariano
(coordinadoras)



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias

Cuernavaca, 2025

Catalogación en la publicación UNAM. Dirección General de Bibliotecas y Servicios Digitales de Información

Nombres: Morales Fajardo, María Esther, editor. | Pasquariello Mariano, Karina L., editor.

Título: Enfrentando la competencia y la divergencia : Brasil y México en el contexto del regionalismo latinoamericano / María Esther Morales-Fajardo, Karina L. Pasquariello Mariano (coordinadoras).

Descripción: Primera edición. | Cuernavaca : Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, 2025.

Identificadores: LIBRUNAM 2274882 (libro electrónico) | ISBN 9786076420492 (libro electrónico).

Temas: Regionalismo -- América Latina. | Regionalismo -- México. | Regionalismo -- Brasil. | Comercio internacional -- México. | Comercio internacional -- Brasil. | Inversiones extranjeras -- México. | Inversiones extranjeras -- Brasil.

Clasificación: LCC JL956.R43 (libro electrónico) | DDC 327.8—dc23

Este libro fue sometido a un proceso de dictaminación con base en el sistema de revisión por pares a doble ciego, por académicos externos al CRIM, de acuerdo con las normas establecidas en el Reglamento Editorial del Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias de la Universidad Nacional Autónoma de México, así como por los artículos 46, 47 y 48 de las Disposiciones Generales para la Actividad Editorial y de Distribución de la UNAM.

Investigación realizada gracias al Programa UNAM- PAPIIT IN300223: “¿Competitividad o complementariedad? La relación Brasil-México en el marco del regionalismo latinoamericano”.

Diseño de forros: Michele Muris Torreblanca

Gestión editorial: Aracely Loza Pineda

Primera edición: octubre de 2025

D. R. © 2025 Universidad Nacional Autónoma de México
Ciudad Universitaria, alcaldía Coyoacán, 04510, Ciudad de México

Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias
Av. Universidad s/n, Circuito 2, colonia Chamilpa,
C. P. 62210, Cuernavaca, Morelos
www.crim.unam.mx

ISBN: 978-607-642-049-2

Esta edición y sus características son propiedad
de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio
sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales.

Impreso y hecho en México

Contenido

Introducción	11
<i>María Esther Morales-Fajardo</i>	
<i>Karina L. Pasquariello Mariano</i>	
1 La permanencia del regionalismo en América Latina	19
<i>Catalina Vásquez</i>	
Introducción	19
De la construcción de región al regionalismo	20
El camino del regionalismo latinoamericano	26
¿Permanencia o desintegración?	36
Conclusiones	42
Referencias	45
2 Brasil y México: dos modelos para América Latina	55
<i>Karina L. Pasquariello Mariano</i>	
<i>Marcela Franzoni</i>	
<i>João R. Fava Jr.</i>	
Introducción	55
Años noventa: coyuntura crítica y las respuestas	57
<i>La ruptura mexicana</i>	61
<i>La continuidad brasileña</i>	66
Regionalismo y liderazgo regional	70

	Siglo XXI: desconfianzas y aproximaciones	75
	Complementariedad o competitividad: algunas reflexiones	86
	Referencias	88
3	La paradoja en la relación bilateral Brasil-México: integración, desafíos y oportunidades para América Latina <i>María Esther Morales-Fajardo</i>	95
	Introducción	95
	Antecedentes del comercio bilateral desde finales del siglo XX	99
	El eje comercial de las dos economías: ACE 53 y ACE 55	106
	La realidad del comercio bilateral	115
	¿Se puede profundizar la relación bilateral comercial?	124
	Conclusiones	127
	Referencias	129
4	México y Brasil: comercio bilateral e industria automotriz en el marco del regionalismo latinoamericano <i>Yolanda Carbajal Suárez</i> <i>Brenda Murillo Villanueva</i>	135
	Introducción	135
	México y Brasil, las dos economías más grandes de América Latina	138
	El ACE 55, marco para el comercio automotriz entre México y Brasil	141
	El comercio exterior en México y Brasil, una estrategia de crecimiento dentro del regionalismo latinoamericano	144
	La industria automotriz en Brasil y México, en el marco del regionalismo latinoamericano	148
	<i>La industria automotriz en Brasil</i>	152
	<i>La industria automotriz en México</i>	157
	<i>Impacto de las políticas públicas y efectos sociales y ambientales en la industria automotriz en México y Brasil</i>	163
	Conclusiones	165
	Referencias	166

5	El papel de la inversión extranjera directa en el marco del regionalismo latinoamericano: el caso de México y Brasil, 1990-2022	171
	<i>Reyna Vergara González</i>	
	Introducción	171
	Integración económica e inversión extranjera directa	174
	Patrones de inversión directa por regiones	179
	Comportamiento de la inversión	
	extranjera directa en México y Brasil	181
	<i>Inversión extranjera directa en México</i>	184
	<i>Inversión extranjera directa en Brasil</i>	186
	Inversión extranjera directa Brasil-México	191
	Conclusiones	198
	Referencias	199
	Conclusiones	207
	<i>María Esther Morales-Fajardo</i>	
	<i>Karina L. Pasquariello Mariano</i>	
	Sobre las autoras y el autor	213

Introducción

María Esther Morales-Fajardo

Universidad Nacional Autónoma de México

Karina L. Pasquariello Mariano

Universidad Estatal Paulista Júlio de Mesquita Filho

La integración regional ha sido históricamente defendida por la izquierda latinoamericana como una de las principales estrategias para promover la unidad y el desarrollo en el continente, estimulando la cooperación entre sus pueblos para resistir a las influencias extranjeras y reforzando su autonomía. La segunda mitad del siglo xx está poblada de intentos de promoción de esa integración, siempre impulsada por gobiernos de centro-derecha o derecha, que se mostraron más preocupados por el comercio y la inserción internacional, aunque con logros muy reducidos. Durante la primera década de este siglo, la convergencia política en América del Sur parecía concretar esa idea, pero las esperanzas duraron poco.

En el caso de las dos grandes naciones de la región, Brasil y México, a partir de los procesos de liberalización económica de la década de los noventa, los países experimentaron un distanciamiento en todas las esferas de su relación bilateral. La integración latinoamericana se debilitó como consecuencia de este distanciamiento. A pesar de la apertura económica, Brasil, fiel a su tradición política, consideró en su proyecto de Estado no sólo el liderazgo regional, sino también la necesidad de un proceso de integración regional en América del Sur que le permitiera el desarrollo de este proyecto. En tanto, México decidió dar la espalda al proceso de integración latinoamericana para encontrar en América del Norte una nueva zona de vinculación económico-comercial.

Así, ambos países han caminado por senderos diferentes, pareciera que América Latina sólo es un territorio que sirve a los intereses de cada uno de estos países, sin un objetivo específico para su política exterior. En el caso de Brasil se entendería como una estrategia de proyección a partir de un liderazgo regional; mientras que para México serviría más como una estrategia discursiva, marginal y pragmática, alineada con los intereses de una política comercial neoliberal.

En el siglo XXI, los dos países han mantenido una relación bilateral distante que ha repercutido en el proceso de la integración regional en América Latina; sin embargo, ante la victoria electoral de Luiz Inácio Lula da Silva, en octubre de 2022, el presidente mexicano, Andrés Manuel López Obrador (AMLO, 2018-2024), escribió en sus redes sociales: “Ganó Lula. Bendito pueblo de Brasil”. Por primera vez, los dos grandes países del continente concurrían en la afinidad ideológica de los presidentes, surgidos desde la izquierda latinoamericana. Esta coincidencia supuso algunas posibilidades en la emergencia de una relación bilateral más cercana y, quizás, extensiva al subcontinente.

Esta coyuntura nos llevó a una reflexión: ¿La concurrencia ideológica de izquierda entre las dos principales economías latinoamericanas podría estimular nuevamente la búsqueda por una integración regional, a partir de mejorar la relación bilateral? ¿Las afinidades entre los presidentes de Brasil y México serían suficientes para compensar décadas de distanciamiento?

La reactivación del proceso de integración en América Latina fue una de las expectativas que se presentó ante el nuevo panorama, lo cual era un elemento alentador ante un regionalismo contemporáneo caracterizado por la falta de compromiso de los países integrantes, la percepción de costos elevados con beneficios escasos y la búsqueda de alternativas fuera de la región (Pasquariello Mariano et al. 2021). Por tanto, las expectativas de la concurrencia ideológica entre Lula y AMLO enfrentaban serios desafíos ante la reactivación del regionalismo latinoamericano. No sólo bastaban los buenos deseos, debían existir bases contundentes que afirmaran una relación bilateral para proyectar un liderazgo birregional.

Si se considera la actuación de Brasil y México en el análisis de la integración regional latinoamericana es necesario, primero, establecer la situación por la que atraviesa el regionalismo contemporáneo y, en segundo lugar, evidenciar las condiciones socioeconómicas y políticas en las que se encuentra dicha relación bilateral en la actualidad; es decir, se requiere de un marco analítico con evidencia empírica que considere las pautas de esa relación bilateral.

El debate académico sobre las consecuencias regionales de una aproximación entre México y Brasil está prácticamente ausente en la literatura sobre integración regional en América Latina. Los debates se concentraron en las articulaciones entre Brasil y Argentina (también Venezuela, durante el gobierno de Hugo Chávez), en América del Sur, y en la influencia del área de libre comercio de México con Estados Unidos y Canadá.

Dicha ausencia está cambiando desde la creación de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), en 2010, y las inestabilidades promovidas en el sistema multilateral por la presidencia de Donald Trump (2017-2021), incluso con su postura durante la renegociación del acuerdo de libre comercio en América del Norte.

La relación entre Brasil y México es un tema de creciente interés en el ámbito académico y político, especialmente, en lo que respecta al comercio y la inversión bilaterales. Ambos países, con sus amplias dimensiones geográficas, sus poblaciones diversificadas y sus economías dinámicas, representan pilares fundamentales en el panorama latinoamericano y global.

Este libro se propone examinar detenidamente la relación entre Brasil y México, con un enfoque particular en su interacción comercial y de inversión contemporánea en el marco del regionalismo latinoamericano contemporáneo. Para comprender plenamente esta relación es esencial contextualizarla dentro del marco más amplio del proceso de integración regional en América Latina, así como en el contexto de las transformaciones económicas y políticas que han marcado la historia reciente de la región.

Esta obra pretende dar respuesta a la idea de que la afinidad ideológica es importante, pero no suficiente, para cubrir los vacíos que por tantas décadas han caracterizado esta relación bilateral y que influyen en el regionalismo latinoamericano.

El primer capítulo, “La permanencia del regionalismo en América Latina”, de Vásquez Sandoval, se adentra en el concepto de regionalismo en las relaciones internacionales, estableciendo una base conceptual sólida para comprender las dinámicas de trabajo conjunto en América Latina y enmarcar el análisis de la relación bilateral. A través de un análisis histórico, Vásquez Sandoval examina las fluctuaciones del regionalismo en América Latina, identificando los factores que han influido en su evolución hasta la actualidad. Destaca una pregunta fundamental que atraviesa el debate contemporáneo: ¿Hacia la permanencia o hacia la desintegración del regionalismo latinoamericano?

El regionalismo en América Latina es, por tanto, el encuadre para el análisis de la relación entre Brasil y México, en parte, debido al interés político; más aún porque es el marco con el que se delimitan los principales instrumentos institucionales que determinan la interacción económica de ambos países.

Los siguientes cuatro capítulos asientan la relación económica bilateral; de manera particular, los documentos profundizan en el análisis de los antecedentes de la relación bilateral, en general, y de comercio e inversión, en particular. Los documentos también ponen énfasis en las fortalezas, las debilidades, los actores y los sectores que dan forma a esta relación. La finalidad es argumentar en qué medida esta relación se caracteriza por la competitividad que suponen las economías, o bien, por la complementariedad que podría conducir las a una mejor convivencia en beneficio de sus sociedades y de la integración latinoamericana.

En el capítulo, “Brasil y México: dos modelos para América Latina”, de Pasquariello Mariano, Franzoni y Fava, se traza un paralelismo entre las trayectorias históricas de Brasil y México en el siglo xx y se analiza cómo ambos países han garantizado una mayor autonomía frente al sistema internacional, al adoptar estrategias divergentes como respuesta a

las demandas de la globalización y la reconfiguración del orden mundial. Los autores señalan los caminos divergentes de ambos países: México con una estrategia de integración económica con Estados Unidos, a través de su acuerdo comercial; mientras que Brasil ha intentado conciliar las reformas neoliberales con una estrategia autonomista, colocando al Mercosur como eje de su política exterior. En este capítulo también se discute en qué medida las estrategias divergentes limitaron la posibilidad de aproximación entre Brasil y México.

El tercer y cuarto capítulos se centran en el comercio bilateral entre Brasil y México, desde una mirada global puesta sobre los principales socios y bloques comerciales, así como la especial atención a sectores clave, como la industria automotriz.

En el tercer capítulo, “La paradoja de la relación bilateral Brasil-México: integración, desafíos y oportunidades para América Latina”, Morales-Fajardo aborda la relación bilateral Brasil-México en el contexto de la integración regional en América Latina, centrándose en las dinámicas de competitividad y complementariedad comerciales, con el fin de identificar tensiones, acercamientos, vacíos y retos que han moldeado la relación comercial, en ocasiones en busca de un liderazgo regional. Se destacan las negociaciones de los Acuerdos de Complementación Económica 53 y 55 (ACE 53 y 55), como los puentes consolidados en la relación bilateral y como la oportunidad para profundizar los lazos económicos bilaterales. Con el ACE 55, ambos países han buscado mejorar las condiciones de intercambio comercial en el sector automotriz; sin embargo, se han presentado tensiones y obstáculos debido a las medidas de protección comercial que Brasil ha aplicado en ciertos momentos. Brasil ha buscado fomentar el crecimiento y la competitividad de su industria, pero también ha dificultado la diversificación comercial que México necesita para no depender de un solo mercado de exportación.

En el cuarto capítulo, “México y Brasil: comercio bilateral e industria automotriz en el marco del regionalismo latinoamericano”, Carbajal Suárez y Murillo Villanueva analizan el comercio bilateral entre México y Brasil, específicamente, el relacionado con la industria automotriz.

Hacen un análisis exploratorio con datos que evidencian la importancia de las dos economías para la región latinoamericana; profundizan en el análisis comparativo de la industria automotriz entre los dos países con la finalidad de examinar el desempeño, características y evolución de esta industria, al ser la más representativa dentro del comercio bilateral.

El último capítulo, “El papel de la inversión extranjera directa en el marco del regionalismo latinoamericano: el caso de México y Brasil, 1990-2022”, de Vergara González, se sumerge en el análisis de los flujos de inversión extranjera directa (IED) en Brasil y México, así como en las inversiones recíprocas entre ambos países en el marco del regionalismo latinoamericano. Vergara González examina las implicaciones de estos flujos de capital en la dinámica económica de la región, mediante la exploración de los desafíos y las contradicciones que surgen en el proceso de integración económica.

Las reformas emprendidas por la mayor parte de los países de América Latina en los años ochenta del siglo xx y el cambio de modelo —centrado en el mercado interno hacia el mercado externo—, a través de los acuerdos de integración regional una década después, permitieron la entrada de importantes flujos de capital a la región, la mayoría de países desarrollados.

Brasil y México, al ser dos de las economías más importantes de la región, concentran gran parte de los recursos que ingresan, pero también reportan salidas de inversiones hacia otros países de la región, mediante fusiones y adquisiciones transfronterizas. La adhesión de estas economías a distintos proyectos internacionales, más allá de favorecer la integración de los países de la región, la ha obstaculizado, convirtiéndola en un proceso complejo y contradictorio (Yakovlev 2017), lejos del objetivo inicial —establecido en los diferentes acuerdos— de facilitar los intercambios comerciales y establecer un mercado común latinoamericano.

En conjunto, este libro pretende arrojar luz sobre los aspectos fundamentales de la relación Brasil-México en el ámbito del comercio y la inversión bilaterales, al identificar oportunidades, desafíos y posibles

vías para una mayor cooperación y entendimiento recíprocos, en un contexto regional e internacional en constante cambio.

A pesar de que Brasil y México son los países más importantes de la región, son pocas las obras editoriales y académicas que analizan la relación económica comercial contemporánea, por lo que este proyecto aporta elementos al análisis de la relación bilateral. Esta obra ofrece una visión detallada y actualizada del regionalismo en América Latina y de la relación bilateral entre Brasil y México, proporcionando un valioso recurso para los académicos, los tomadores de decisiones y todos aquellos interesados en las dinámicas de cooperación y competencia en la región.

La cooperación y la integración regional no son un fin en sí mismo, pero pueden servir como herramientas para el desarrollo económico y social de los países de la región. Brasil y México, como dos de las economías más grandes de América Latina, tienen la posibilidad de desempeñar un papel importante en este proceso, y este libro busca proporcionar perspectivas y recomendaciones para fortalecer dicha relación y maximizar los beneficios de la cooperación regional.

No queremos finalizar esta presentación sin antes agradecer el apoyo institucional de nuestras universidades, orgullosamente públicas, tanto en Brasil como en México. Gracias al apoyo financiero e institucional, las coordinadoras de esta obra hicimos sendas estancias de investigación y quisimos tender puentes para una mejor cooperación universitaria; seguimos en el camino y esperamos un día retribuir a nuestra sociedad con algo más que esta obra.

En particular, agradecemos el financiamiento de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) para la materialización de esta obra. También reconocemos el trabajo oculto, pero muy valioso de todos nuestros becarios de investigación, en especial, la labor de Juan Carlos Severiano Sánchez y Marta Citlali Alejandro Campos, quienes apoyaron en el trabajo editorial, así como a Abril Vega Hernández, becarios del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT IN300223) y estudiantes de la Facultad de Economía de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEMEX).

REFERENCIAS

- Pasquariello Mariano, Karina, Regiane Nitsch Bressan y Bruno Theodoro Luciano. 2021. "Liquid Regionalism: A Typology for Regionalism in the Americas". *Revista Brasileira de Política Internacional* 64 (2): 1-19. <https://doi.org/10.1590/0034-7329202100204>.
- Yakovlev, Petr Pavlovich. 2017. "Интеграция в Латинской Америке: центростремительные и центробежные тренды." ["Integración en América Latina: tendencias cetrípetas y centrifugas".] *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. [*Contornos de las Transformaciones Globales: Política, Economía, Derecho*] 10 (4): 86-100. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2017-10-4-60-65>.

1

La permanencia del regionalismo en América Latina

Catalina Vásquez

Programa de Posgrado en Ciencias Políticas y Sociales,
Universidad Nacional Autónoma de México

INTRODUCCIÓN

El regionalismo es el proyecto político de un grupo de países que influye en, y es influido por, las dinámicas nacionales, bilaterales y multilaterales en la región en donde se ubica. Por ello, el análisis de las relaciones económicas, políticas y sociales entre los países que conforman una región debe tener en consideración estas dinámicas. En este marco se elabora el presente capítulo, que brindará el contexto necesario para comprender la relación entre dos grandes países latinoamericanos: Brasil y México.

Como se evidenciará en las siguientes páginas, el regionalismo es inherente a América Latina. Se remonta a las épocas del colonialismo y la independencia, y cambia sus dinámicas según los intereses y los contextos domésticos e internacionales. Esto no lo hace ajeno a cuestionamientos, críticas o crisis; sin embargo, sí lo hace destacar por la capacidad que ha tenido para permanecer en el tiempo ante escenarios complejos.

Para revisar con claridad este argumento, este capítulo tiene por objetivo analizar el estado actual del regionalismo latinoamericano, para lo cual es imperativo que se haga un estudio amplio que considere los cimientos del regionalismo como categoría cognitiva, su desarrollo en la región latinoamericana y los debates sobre sus perspectivas futuras.

En ese marco, se aborda inicialmente la discusión de conceptos clave —como región, regionalismo, regionalidad, regionalización— que

nos permiten establecer una base para la comprensión del regionalismo en América Latina y su tipología.

En seguida, se muestran las diferentes maneras en que los países han configurado sus proyectos regionales agrupados en olas, lo que facilitará visualizar la relación entre factores internacionales, domésticos y el tipo de regionalismo que se manifiesta. Esto contribuirá a identificar los factores presentes en la actualidad y aportar a la comprensión de las decisiones de los países frente a los esfuerzos grupales.

Asimismo, se profundizará sobre uno de los debates actuales respecto del regionalismo latinoamericano: ¿el regionalismo en América Latina se dirige hacia la permanencia o hacia la desintegración?

Finalmente, se concluye que el regionalismo latinoamericano se edifica sobre su historia, en la que el trabajo conjunto de los países de la región ha estado presente de manera permanente y ha tenido como motor la búsqueda de autonomía y de mayor poder ante el escenario global; acompañado, también, de críticas a su efectividad, hacia el logro de objetivos, la construcción institucional, el compromiso político y la resolución de conflictos emergentes en la región. A pesar de ello, la extinción de este proyecto —en cualquiera de sus subregiones en América Latina— está lejos de suceder, más bien, se prevé la transformación de las diferentes instituciones regionales existentes, o la emergencia de otras, que cumplan con las expectativas de las naciones que comparten fronteras y el origen de su lengua, el latín.

DE LA CONSTRUCCIÓN DE REGIÓN AL REGIONALISMO

El análisis del regionalismo latinoamericano requiere de la concatenación de una serie de conceptos de la que es resultado. No hay regionalismo sin un proceso de regionalización, sin que exista un grado de regionalidad o una concepción de región. Por ende, en el siguiente apartado se hace una revisión de esta discusión, cuyo fin es evidenciar la base sobre la que luego se analizará cómo el regionalismo se desarrolla en América Latina.

Para el concepto de región —aunque es amplio y está cargado de una difícil flexibilidad conceptual— pueden identificarse dos principios básicos: que la región es en relación a algo mayor o forma parte de algo más grande (Hettne et al. 2000), y que no es —o no está dada— de manera natural (Nye 1971); es decir, que las regiones se construyen.

En la literatura se pueden ubicar al menos tres formas de construir el concepto de región (Chakma 2020): con base en la proximidad y el espacio geográfico; sobre la idea de crearlas por afinidades intangibles, como la cultura, la lengua, los intereses, y algunos más, y otros aspectos que forman parte de ambos: la territorialidad y la idea. Desde el neoliberalismo de las relaciones internacionales, autores como Nye (1971) evidencian una inclinación por definir la región sobre la base del espacio geográfico, ya que éste incide en los intereses políticos que luego definen las regiones; mientras que, desde el constructivismo, Acharya (2012), Katzenstein (2018) y Klecha-Tylec (2017) explican que las regiones no están dadas por la geografía, sino que son construidas y reconstruidas socialmente, y a su vez son políticamente disputadas, por lo que están abiertas de forma permanente al cambio y sus límites son determinados por sus miembros.

Existe otro grupo de autores que para esta definición valida la relevancia del territorio como elemental, sin embargo, agrega elementos que deben ser compartidos por quienes forman parte de la región, como aspectos culturales, de lenguaje, religiosos, situación de desarrollo (Anderson y Norheim 1993), historia (Jones 2019), relaciones económicas, políticas (Mitra 2013), entre otros.

Al estar ubicada en el “sur global”, sería un error concebir a América Latina como una región construida únicamente sobre la base de una idea, de su cultura, historia, lenguaje, situación de desarrollo, relaciones económicas y políticas. Los recursos naturales —y por ende, las relaciones comerciales— de los países están directamente relacionados con su territorio, y por ello, con el pasado colonial, las luchas contra el extractivismo, y los modelos económicos que moldearon el comportamiento, tanto de los Estados que conforman este espacio, como de aquellos interesados en él. Es así como para entender a América Latina como región es necesario

verla de forma híbrida: su territorio y sus intangibles sociales —en particular la raíz de su idioma, el latín—.

A pesar de que para este análisis la región considere a los Estados como integrantes que la construyen y constituyen es importante reconocer que el concepto “región” no se limita únicamente a estos actores. Es posible encontrar regiones dentro de un mismo Estado-nación, por ejemplo, las cinco regiones en México que están conformadas por entidades federativas; también encontramos regiones entre países, como la región maya que abarca zonas específicas de Guatemala, Belice, El Salvador y Honduras; o las regiones compuestas por otras regiones como Iberoamérica, Mesoamérica, Asia-Pacífico.

Autores como Söderbaum (2003) proponen tres categorías para clasificarlas: microrregiones, que se encuentran entre lo nacional y lo local (municipal); mesorregiones, que consisten en procesos o arreglos estatales o no estatales de rango medio y, finalmente, las macrorregiones, que se encuentran entre los Estados y el nivel global. Hooks y Kearns (1999) hacen una clasificación similar cambiando su enunciación por sub-subregional, subregional y regional, respectivamente.

Es por lo anterior que para este caso en particular se concibe a la región como un grupo de Estados-naciones que comparten un espacio geográfico, así como elementos identitarios, culturales, historia, relaciones económicas, políticas y sociales.

Ahora, ¿cómo se pasa del trazo de una región al regionalismo? ¿Basta con ser una región? En la figura 1 es posible ver un esquema para responder a estas preguntas.

La regionalización es clave en el tránsito de una región al regionalismo, puesto que es “el proceso empírico que conduce a patrones de cooperación, integración, complementariedad y convergencia dentro de un determinado espacio transnacional y geográfico” (Hettne y Söderbaum 2000, 4). Este transitar se caracteriza porque se incorpora el rol de actores no estatales —como grupos de presión—, y además hay una incidencia de aspectos culturales y ambientales (Hettne et al. 2000; Söderbaum y Shaw 2003; Börzel 2011).

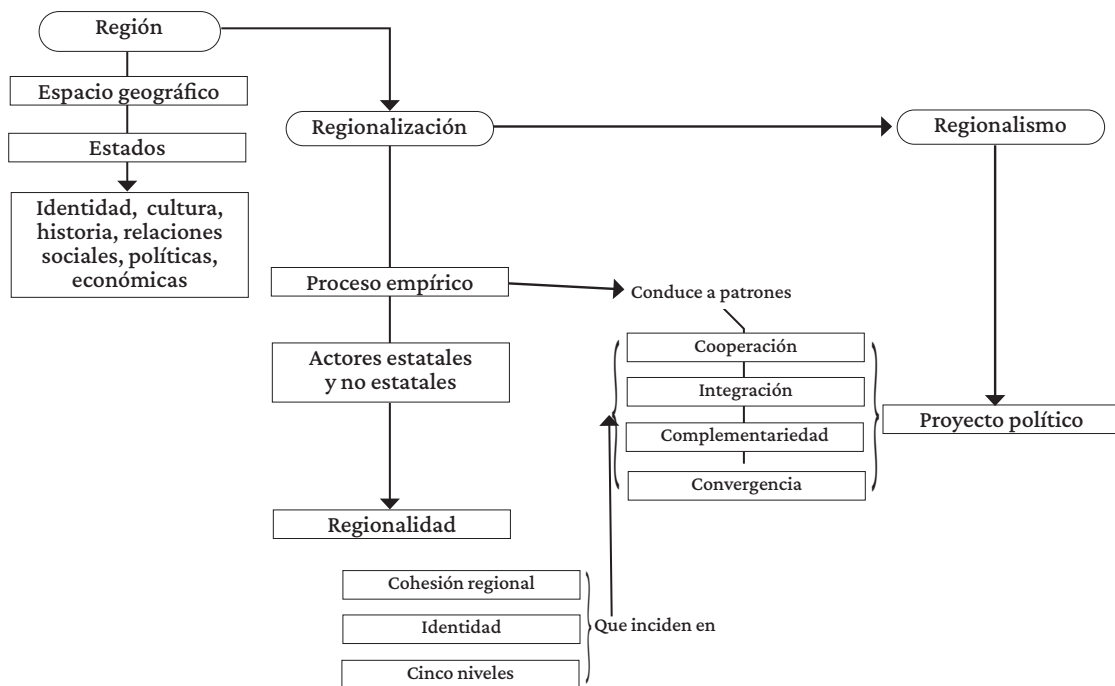
La regionalización fue un parteaguas en el estudio del regionalismo, ya que se volvió uno de los puntos constitutivos de lo que se conoce como Teorías del Nuevo Regionalismo (TNR), surgidas en la década de los noventa, que buscan describir ese proceso como niveles de regionalidad (*regionness*; Hettne y Söderbaum 2000); es decir, dependiendo del grado de regionalidad es el tipo de relación que se consolida a través del regionalismo.

“La regionalidad define la posición de una región particular en términos de una cohesión regional, que puede ser vista como un proceso histórico de largo plazo, cambiando del tiempo de la coerción, a la construcción de imperios y naciones, a la cooperación voluntaria” (Hettne 2005, 548). Este autor establece cinco niveles de regionalidad: 1) un espacio regional; 2) un sistema social translocal —social, político, cultural y económico—; 3) una sociedad internacional —marco de cooperación o unidimensionalidad—; 4) una comunidad —o sociedad civil regional—, y 5) una política regional institucionalizada —región como sujeto—. En la medida en la que exista mayor cohesión y mayor cooperación voluntaria entre los Estados, se avanza en los niveles de regionalidad, que derivan, a su vez, en la profundización de las diferentes variaciones que puede tomar el regionalismo.

Gamboa (2020) añade a este análisis que el grado de regionalización no sólo es determinante para el regionalismo, sino que también el mismo regionalismo puede incidir en la regionalización al tener un efecto en sus niveles de regionalidad; por ejemplo, explica, con el levantamiento de barreras a transacciones transnacionales que generen mayor intercambio y, por ende, cohesión.

El regionalismo es, entonces, la organización política, el proyecto regional específico que podría o no dirigir hacia la construcción de institucionalidad formal, y que determina —y es determinado por— el proceso de regionalización, cuyo grado es medido a partir de su escala de regionalidad (Hettne y Söderbaum 2000; Hettne et al. 2000; Morales-Fajardo 2007; Gamboa 2020).

Figura 1
Transición conceptual de la región al regionalismo



Fuente: Elaboración propia con base en los planteamientos de Hettne y Söderbaum (2000), Hettne (2003; 2005), Hettne et al. (2000); Söderbaum y Shaw (2003); Börzel (2011) y Gamboa (2020).

El regionalismo como proyecto político está formado por un conjunto de ideas e ideologías, así como por el diseño y aplicación de programas, políticas y metas que buscan transformar o reorganizar un espacio social (Bach 2015; Sanahuja 2012). Lo vinculante de cada iniciativa es determinado por el tipo de regionalismo en el que se origina.

Se considera relevante dar luz a una tipología al interior del regionalismo como concepto, ya que en ocasiones se suele utilizar éste como sinónimo de proceso de integración o de cooperación. Autores como Börzel (2011) y Caldentey (2014) plantean la idea del regionalismo como una línea

continúa en la que a los extremos se encuentra la cooperación y la integración. Sin embargo, Pasquariello Mariano, Bressan y Luciano (2021) elaboran con mayor profundidad la tipología, específicamente, para América Latina, y la clasifican en procesos de consulta, cooperación e integración.

Para retomar la metáfora de la línea, en el primer extremo estarían ubicados los proyectos políticos, cuyo comportamiento es consultivo, lo que supone incentivos bajos de cooperación que permiten una acción más informal, ocasional, suelta y centrada en casos específicos. Al centro, de acuerdo con Pasquariello Mariano, Bressan y Luciano (2021), se encuentran los proyectos orientados a la cooperación, en los que se identifica más presión por profundizar las relaciones en algunos aspectos de agenda y, por ende, mayor voluntad para establecer compromisos puntuales sin incrementar la interdependencia o condicionar la autonomía. En el otro extremo se ubicaría la integración regional, cuya característica medular es la aceptación, por parte de todos los actores, de la autonomía compartida. El diseño institucional estaría más desarrollado y burocratizado en el extremo de la integración regional, y más flexible y menos burocrático en el extremo consultivo (Pasquariello Mariano, Bressan y Luciano 2021).

Cabe apuntar que el concepto regionalismo se utiliza con mayor frecuencia a partir del periodo posterior a la Guerra Fría, cuando la reconfiguración mundial motivó la emergencia de relaciones a nivel regional (Börzel 2011; Mellado y Fernández Saca 2013). Autores como Söderbaum, Schulz y Öjendal (2001) añaden que estos procesos son manifestaciones y reacciones a la globalización misma; como componente/complementario o, en su defecto, contrarios a ella (Morales-Fajardo 2007).

El regionalismo como reacción o contrapeso a la globalización ante los efectos no esperados de ésta, como la desagregación geográfica de la producción, el mantenimiento de capital en países industriales, el trabajo en países en desarrollo o el debilitamiento de los Estados en favor del liberalismo económico (Mansfield y Rudra 2021); frente al regionalismo como complemento, que facilita mayor nivel de coordinación y de regionalización para la formulación de objetivos comunes entre grandes áreas (Pipitone 1996, en Morales-Fajardo 2007).

Es relevante tomar como punto de inflexión el mundo multipolar a partir de la Guerra Fría, que fomenta la emergencia del regionalismo en el mundo, porque para el caso de América Latina marca un momento trascendente para el análisis que se había desarrollado en torno de éste.

EL CAMINO DEL REGIONALISMO LATINOAMERICANO

Presentarse de manera unificada frente al escenario internacional ha sido históricamente importante para América Latina, sobre todo al ser consciente de la posición relativa que tiene, por su evidente interdependencia, por la desigualdad de origen y por las problemáticas conjuntas que enfrentan todos los países que la conforman (Bielschowsky 1998). Analizar el regionalismo en América Latina implica hacer un repaso breve de su historia. Autores como Briceño-Ruiz y Rivarola (2020), Parthenay (2020), Dabène (2009) sugieren hacer un análisis de larga duración al abordar la experiencia latinoamericana. Debido a lo anterior, se apuesta por la revisión del regionalismo latinoamericano a través de periodos u olas —como se menciona en la literatura—, ya que facilita ver de manera esquemática el tránsito de América Latina por las diferentes tipologías, al evidenciar la influencia del contexto internacional en el doméstico, sobre todo, en sus elecciones de formatos de trabajo conjunto.

Las raíces del regionalismo latinoamericano se encuentran en la formación colonial y la independencia (Briceño-Ruiz y Rivarola 2020). Durante el siglo XVIII y XIX es posible ubicar a dos de los personajes que se caracterizaron por guiar sus acciones bajo el estandarte regionalista. Uno de ellos es Simón Bolívar (1783-1830), en Sudamérica, con la idea de crear los Estados Unidos de Hispanoamérica (Malamud 2010). Para justificar la necesidad de unión entre países latinoamericanos estableció bases jurídicas, políticas e históricas. En particular, a través del Congreso Anfictiónico de Panamá, en 1826, que reunió a la Gran Colombia, México, Perú, Bolivia y Guatemala. A pesar de que este proyecto no se concretó “sentó las bases de un nuevo e incipiente derecho internacional

latinoamericano y constituyó un significativo aporte al ideal unionista en el continente” (Morales Manzur y Morales García 2007). También se puede mencionar a Francisco Morazán, militar y político hondureño que gobernó la República Federal de Centro América durante el periodo 1830-1839. Heredó el máximo ideal a los pueblos centroamericanos, que es la idea de la “unión” como motor de la integración y de la formación de un Estado fuerte, respetado internacionalmente y que sustentaría, a partir de la enormidad de sus recursos naturales, la prosperidad de las naciones centroamericanas (Amaya Banegas 2017).

Desde el siglo xx hasta la fecha, se identifican en la literatura al menos cuatro olas en las que se clasifica el regionalismo desarrollado en América Latina.¹ A continuación, se enuncia cada una de ellas, junto a un breve y puntual repaso del contexto internacional y doméstico que las

¹ Aunque se han hecho grandes esfuerzos e investigaciones sobre el regionalismo en América Latina desde la misma región, sobre todo a partir del siglo xx, existe en la literatura una gran variedad de análisis que apuestan por caracterizar al regionalismo y por el estudio de caso. Esto presenta algunos desafíos que es importante anotar. Uno de ellos es para los análisis comparados, tanto al interior de la región latinoamericana como hacia afuera, ya que, al tener una alta proliferación de adjetivaciones del regionalismo, se profundiza en esas características que lo distinguen sobre la explicación de puntos que podrían ser transversales, como su carácter procesual, histórico y multidimensional, como establecen Perrotta et al. (2019). Su planteamiento demuestra que, si bien agrupar el regionalismo por olas abre la puerta a la comparación entre casos regionales, se vuelve un reto contar con códigos distintos que describan en particular olas, ciclos o etapas por sobre el regionalismo en sí. Lo anterior genera una necesidad creciente de profundizar en los procesos de construcción de región sobre el nivel doméstico y sus vinculaciones con intereses e ideas de actores estatales y no estatales, a fin de aportar tanto a la formulación de políticas públicas (*policy making*) como al análisis de las mismas (*policy analysis*; Perrotta et al., 2019). No obstante, es tan importante la historia de América Latina para comprender el regionalismo en este lado del mundo, su permanencia, el papel que tiene en el contexto internacional y doméstico, que el análisis que ofrece la clasificación a través de olas no sólo es recomendable sino necesario.

acompañó, con el propósito de evidenciar cómo esta relación configura los proyectos regionales del momento.

La primera ola del regionalismo se presenta después de la Segunda Guerra Mundial y abarca hasta la década de los años setenta, recibe nombres como “viejo regionalismo”, “regionalismo protector” o “regionalismo estructuralista”. Se desarrolló en medio de un mundo con dos polos y el emergente sistema de las Naciones Unidas, lo que marcó una nueva forma de cooperación entre Estados “que la reestructuración del sistema mundial [...] permitió que los países latinoamericanos dejaran a un lado la percepción de la amenaza a su soberanía” (Morales-Fajardo 2007, 69). A nivel local, el periodo se caracterizó por la implementación del modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI) y, posteriormente, por la emergencia del pensamiento de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) para subsanar la debacle ocasionada por las problemáticas asociadas con la implementación del modelo económico mencionado. Este enfoque buscaba eliminar barreras al comercio y la inversión entre países que tenían comercio común, protegerse contra terceros países, extender la intervención del Estado, regular la inversión extranjera directa (IED) y respaldar a partir de un entramado institucional basado en el proyecto europeo de integración (BID 2002). Es así como en 1960 se firmó el Tratado de Montevideo, que dio origen a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) con los objetivos de establecer una zona de libre comercio, hacer viable la reducción de tarifas y facilitar acuerdos comerciales entre sus integrantes (De Sousa Ribeiro y Vigna 2018). Este es el primer esfuerzo regional que involucró a Brasil y México en el mismo equipo —junto a otros países fundadores, como Argentina, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay—. Sin embargo, no se consiguió la desgravación comercial ni el desarrollo equitativo para sus integrantes, “los acuerdos de complementación industrial no sirvieron como tales y sólo funcionaban como mecanismos de desgravación de aranceles, lo que llevó a que el acuerdo, en lugar de encaminarse hacia la conformación del mercado común, sólo se convirtiera en una zona de preferencias comerciales restringida para determinados productos” (Morales-Fajardo 2007, 73).

Este nuevo esfuerzo pronto enfrentó el ciclo de dictaduras en América Latina, lo que disminuyó y silenció el desenvolvimiento de la ALALC, dando paso al Segundo Tratado de Montevideo, en 1980, que dio vida a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI),² del cual también formaron parte los países que se analizan en este libro. De hecho, es una de las organizaciones regionales más importantes para comprender la relación entre Brasil y México, al ser la primera en la que convergieron de manera formal.³

El objetivo primordial de la ALADI es el establecimiento de un mercado común latinoamericano. A partir de su creación, existen tres diferencias fundamentales con respecto a la ALALC (ALADI 1980a): primero, se perfeccionan los mecanismos para la sustitución de una zona de libre comercio por un área de preferencias económicas⁴ integrada por un conjunto de mecanismos que comprende una preferencia arancelaria regional,⁵ acuerdos de alcance regional⁶ y otros de alcance parcial;⁷ segundo,

² En la actualidad esta asociación, junto con la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), son las organizaciones que aún conservan tanto su vigencia como sus Estados miembros.

³ Se profundiza sobre esta situación en el segundo capítulo de este libro titulado, “Brasil y México: dos modelos para América Latina”, de Pasquariello Mariano, Franzoni y Fava Jr.

⁴ El área está compuesta por tres elementos: preferencia arancelaria regional, acuerdos de alcance regional y acuerdos de alcance parcial. Las notas a pie de página 5, 6 y 7 explican en qué consiste cada uno, sobre la base de las definiciones establecidas en el Tratado de Montevideo de 1980.

⁵ El Tratado de Montevideo de 1980, en su artículo 5, establece que consiste en que los países integrantes se otorgan recíprocamente una preferencia arancelaria regional, que se aplicará con referencia al nivel que rija para terceros países, y estará sujeta a la reglamentación correspondiente (ALADI 1980).

⁶ Son aquellos en los que participan todos los países miembros de la ALADI. De acuerdo con el Tratado de Montevideo de 1980, en su artículo 6, se deben celebrar en el marco de los objetivos y disposiciones del mencionado tratado (ALADI 1980).

⁷ El artículo 7 del Tratado de Montevideo de 1980 los define como aquéllos de los que no participa la totalidad de los países miembros y propenderán a crear las condiciones necesarias para profundizar el proceso de integración regional

se incorporan tres funciones básicas: la promoción y la regulación del comercio recíproco, la complementación económica y el desarrollo de las acciones de cooperación económica que coadyuvan a la ampliación de los mercados; y tercero, se incorpora un sistema de apoyo integral a países de menor desarrollo y se genera una categoría de países de desarrollo intermedio para hacer tratamientos diferenciales entre Estados.

En el contexto del viejo regionalismo se puede ubicar también a la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA),⁸ en 1951; el Pacto Andino,⁹ en 1969, y la Comunidad del Caribe (CARICOM),¹⁰ en 1973, por mencionar otros organismos.

mediante su progresiva multilateralización. Los derechos que se establezcan en estos acuerdos regirán sólo para los países que los suscriban o que se adhieran posteriormente (ALADI 1980).

⁸ Era una organización que se definía como cooperativa y solidaria de los países centroamericanos, con el fin de fortalecer los vínculos que los unen, consultarse mutuamente para afianzar y mantener la convivencia fraterna, prevenir y conjurar toda desavenencia para asegurar la solución pacífica de cualquier conflicto entre ellos y auxiliarse entre sí, la búsqueda de soluciones conjuntas a sus problemas comunes y la promoción de su desarrollo económico, social y cultural (ODECA 1951). Es en el marco de la ODECA que, en 1960, se crea el Mercado Común Centroamericano, con el que se buscó abordar y ampliar el tema económico regional.

⁹ Es un acuerdo que tuvo como objetivos: promover el desarrollo equilibrado y armónico de sus países integrantes, en condiciones de equidad, mediante la integración y la cooperación económicas y la social; acelerar su crecimiento y la generación de ocupación; facilitar su participación en el proceso de integración regional con miras a la formación de un mercado común latinoamericano. Lo anterior, para disminuir su vulnerabilidad externa y mejorar la posición de América Latina en el contexto internacional, mediante el fortalecimiento de la solidaridad y la reducción de las diferencias de desarrollo entre sus miembros (Pacto Andino 1969).

¹⁰ Es una comunidad de países del Caribe que buscan la integración económica de sus asociados a través del establecimiento de un mercado común; el fortalecimiento de relaciones comerciales entre sus integrantes; la expansión continua y sostenida de actividades de integración económica; lograr mayor independencia económica; la coordinación de políticas exteriores, y la cooperación funcional, que

Entre 1990 y 2000 emerge lo que se conoció como “nuevo regionalismo” o “regionalismo abierto”. En un contexto que comienza con la caída del Muro de Berlín, la percepción de un mundo multipolar y la expansión del Consenso de Washington como modelo económico —que tenía entre sus fines la liberalización de los mercados y la apertura de las economías—. Este regionalismo buscaba ser una estrategia amplia de inserción internacional, y pretendía la consolidación de “las capacidades de gobernanza interna de los Estados Parte” (Sanahuja 2011, 118). Entre las iniciativas que nacieron en este contexto se encuentran: el Mercado Común del Sur (Mercosur),¹¹ en 1991; el Sistema de la Integración Centroamericana,¹² en 1991; el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN),¹³ en 1994; el

incluye la operación eficiente de servicios comunes y actividades para el beneficio de su población, la promoción de mejor entendimiento entre sus pueblos en el avance de su desarrollo social, cultural y tecnológico (CARICOM 1973).

¹¹ Consiste en la creación de un mercado común que incluye: la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países; el establecimiento de un arancel externo común y la adopción de una política comercial común; la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los asociados, y el compromiso de sus integrantes para armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes, para lograr el fortalecimiento del proceso de integración (Mercosur 1991).

¹² Se crea a partir de la reforma a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), creada en 1962; ahora determina que los países asociados son una comunidad económico-política que aspira a la integración de Centroamérica, y que tiene por objetivo constituirla como una región de paz, libertad, democracia y desarrollo (SICA 1991).

¹³ Establece una zona de libre comercio entre México, Canadá y Estados Unidos, a partir de la cual se buscó eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes; promover condiciones de competencia leal; aumentar oportunidades de inversión; proteger y hacer valer derechos de propiedad intelectual; crear procedimientos para la aplicación del tratado y establecer lineamientos para mejorar la cooperación encaminada a ampliar y mejorar los beneficios del tratado (TLCAN 1994).

Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA),¹⁴ también en 1994, y la Comunidad Andina (CAN),¹⁵ en 1996.

La tercera ola del regionalismo estuvo marcada por la contraposición a lo que se había trabajado antes. Se presenta entre el año 2000 y 2011 y se le enuncia en la literatura como “regionalismo post-hegemónico” o “post-liberal”. Ocurre en un contexto de desencanto con los resultados de la liberalización de las economías y por el llamado giro a la izquierda en América Latina, que estuvo marcado por las elecciones de Hugo Chávez en Venezuela, Michelle Bachelet en Chile, Rafael Correa en Ecuador, Lula da Silva en Brasil, Evo Morales en Bolivia, y Cristina Fernández de Kirchner en Argentina.¹⁶ La disputa de la academia en este periodo era acerca de si se estaba viviendo un periodo post-hegemónico; es decir, que se sobreponía al pensamiento dominante sobre cómo debían manejarse las relaciones regionales y multilaterales emanado desde Estados Unidos —la liberalización a través del Consenso de Washington—, por uno surgido desde la región misma con énfasis en programas de corte social-político, por encima de aquellos de corte económico (Riggirozzi y Tussie 2012); o si se estaba viviendo un momento que iba más allá del enfoque económico incorporando elementos, como la seguridad, el cambio climático y los derechos humanos (Sanahuja 2012). Durante este periodo se presencié la creación de la Alianza Bolivariana para los

¹⁴ A través de ella se buscó eliminar progresivamente las barreras al comercio y la inversión en la región, teniendo como base el argumento de que el progreso económico depende de políticas económicas sólidas, del desarrollo sostenible y de un sector privado dinámico, para lo cual es clave el comercio sin barreras; se proponía que la eliminación de obstáculos para el acceso al mercado de bienes y servicios entre los países promoviera el crecimiento económico (ALCA 1994).

¹⁵ Modifica el Acuerdo de Cartagena y da paso al Sistema Andino de Integración, cuya finalidad es permitir una coordinación efectiva entre los órganos que se crearon a partir de ese momento, con el fin de profundizar en la integración subregional andina, promover su proyección externa y consolidar y robustecer las acciones relacionadas con el proceso de integración (Comunidad Andina 1996).

¹⁶ Cuyas bases de gobierno fueron cimentadas en el periodo de Néstor Kirchner.

Pueblos de Nuestra América (ALBA).¹⁷ Desde el segundo decenio del siglo XXI ha habido un constante debate respecto de cómo clasificar el regionalismo surgido en América Latina. En definitiva, el escenario internacional cambió con respecto al periodo anterior: el multilateralismo, como forma de trabajo o cooperación entre tres Estados o más, vuelve a ser objeto de críticas,¹⁸ al no resolver situaciones que desbordaron la capacidad local, como las crisis migratorias, la economía globalizada, y el ascenso de gobiernos de corte nacionalista, de los que destacó el periodo de Donald Trump en la presidencia de Estados Unidos (2017-2021), o el de Boris Johnson, primer ministro del Reino Unido (2019-2022), involucrado en la exitosa campaña del Brexit, que terminó con la salida de esa nación de la Unión Europea. Mientras que a nivel local se identificaba una parálisis en las acciones de la UNASUR, la salida de gran parte de sus integrantes fundadores; en sustitución, la creación del Foro para el Progreso de América del Sur (PROSUR);¹⁹ la creación del Grupo de Lima²⁰ para enfrentar la crisis de Venezuela; la salida de Costa Rica del diálogo político del SICA, y

¹⁷ Se concibe como una plataforma de integración latinoamericana y caribeña con énfasis en la dimensión social, con el propósito de “alcanzar desarrollo integral, asegurar la igualdad social y contribuir a garantizar la calidad de vida, el buen vivir, la independencia, la autodeterminación y la identidad de los pueblos” (ALBA-TCP 2004).

¹⁸ Durante la década de 1990 se habla de la crisis del multilateralismo, que no cumplió ni alcanzó los objetivos determinados en su creación.

¹⁹ Se constituyó como un espacio de diálogo y colaboración sudamericana, caracterizado por tener una estructura flexible, liviana, no costosa, con reglas de funcionamiento claras y con un mecanismo de toma de decisiones que permitía avanzar a la región en entendimientos y programas concretos de integración, en función de los intereses comunes de los Estados (PROSUR 2019).

²⁰ Agrupación de los países: Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguay y Perú que, reunidos en la ciudad de Lima, el 8 de agosto de 2017, elaboraron una declaración para atender la crisis en Venezuela y explorar formas de contribuir a la restauración de la democracia en ese país, a través de una salida pacífica y negociada (SRE 2017).

la emergencia de la Alianza del Pacífico,²¹ en 2011, cuyo objetivo fue una integración profunda, pero en la práctica ha presentado acciones coincidentes con el regionalismo abierto.

En su momento, este periodo obtuvo el nombre de “regionalismo contestatario”, pues se le relacionaba con el cuestionamiento del regionalismo como se había concebido en el periodo anterior, tanto de manera discursiva, a través de los mandatarios que lideraban los países de la región; como de forma material, al modificar el comportamiento al interior de los esquemas regionales, así como con la creación de nuevos espacios y el alejamiento de los preexistentes (Sanahuja 2019). Más tarde, se habló de este regionalismo como uno de corte más pragmático, caracterizado por su flexibilidad, su “geometría variable” —compromisos diferenciados por parte de los países dentro de los proyectos regionales— y el desarrollo de una cooperación inter y extrarregional —por ejemplo, entre el SICA y la CARICOM— (Parthenay 2020). En 2021, se acuña el término “regionalismo líquido”, caracterizado por el bajo nivel de compromiso entre actores —en particular de los gobiernos y Estados—, “lo que ha reforzado la idea de que las normas regionales y las estructuras son volátiles, cambiables, diseñadas para no cristalizarse o perpetuarse” (Pasquariello Mariano, Bressan y Luciano 2021, 6).

A continuación, se presenta el cuadro 1, que resume los proyectos regionales inmersos en los periodos mencionados y especifica qué países de América Latina son los Estados miembros desde su constitución, es decir, no se consideraron cambios o salidas posteriores a su creación. Este contexto es clave para enmarcar las relaciones de Brasil y México en el desarrollo del regionalismo latinoamericano a partir del siglo xx.

²¹ Se constituyó como un área de integración regional, con objetivos como construir un área de integración profunda; impulsar mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías de sus asociados y convertirse en una plataforma de articulación política, de integración económica y comercial, y de proyección al mundo, con especial énfasis en el área del Asia Pacífico (Alianza del Pacífico 2012).

Cuadro 1
Estados latinoamericanos miembros de las diferentes tipologías del regionalismo latinoamericano 1950-2019

País de América Latina	ODECA (1950)	ALALC* (1960)	Pacto Andino (1969)	CARICOM (1973)	ALADI (1980)	Mercosur (1991)	TLCAN (1991)	SICA (1991)	ALCA** (1994)	CAN (1996)	ALBA-TCP (2006)	UNASUR (2010)	CELAC (2010)	AP (2012)	Grupo de Lima (2017)	T-MEC (2018)	PROSUR (2019)
Argentina																	
Bolivia																	
Brasil																	
Chile																	
Colombia																	
Costa Rica																	
Cuba																	
República Dominicana																	
Ecuador																	
El Salvador																	
Guayana Francesa																	
Guatemala																	
Haití																	
Honduras																	
México																	
Nicaragua																	
Panamá																	
Paraguay																	
Perú																	
Uruguay																	
Venezuela																	
Total Estados miembros	5	11	5	2	13	5	1	5	20	4	4	10	20	4	14	1	7

Nota: * No se concretó. ** Fue derogada por sus Estados miembros.

Fuente: Elaboración propia con base en tratados constitutivos de regionalismos latinoamericanos (ODECA 1951; Pacto Andino 1969; CARICOM 1973; ALADI 1980; MERCOSUR 1991; TLCAN 1994; SICA 1991; Comunidad Andina 1996; ALBA-TCP 2004; UNASUR 2008; CELAC 2010; Alianza del Pacífico 2012; PROSUR 2019).

¿PERMANENCIA O DESINTEGRACIÓN?

En la actualidad, aunque el contexto internacional no dista radicalmente del periodo anterior, tiene al frente líderes que no se oponen abiertamente al multilateralismo, la era postpandemia dejó graves consecuencias económicas, y la sugerencia para enfrentarlas ha sido el trabajo a través de mecanismos regionales (CEPAL 2021). Por otra parte, se tiene un panorama doméstico en el que de nueva cuenta se vislumbra un giro hacia la izquierda, con las elecciones de Gustavo Petro en Colombia (2022-2026), Gabriel Boric en Chile (2022-2026), Pedro Castillo en Perú (2021-2022), Andrés Manuel López Obrador en México (2018-2024), Alberto Fernández en Argentina (2019-2023), Luis Arce en Bolivia (2020-2025), Xiomara Castro en Honduras (2022-2026), e Inácio Lula da Silva en Brasil (2023-2027). Pero, al mismo tiempo, aún están vigentes situaciones como “el desmantelamiento de la UNASUR, la tensión del Mercosur y la parálisis del ALBA, CELAC” (Carvalho et al. 2022, 140).

En este marco, existen expectativas con base en experiencias anteriores respecto de qué rumbo tomarán los proyectos regionales en América Latina, en especial, ante el debate más reciente entre los académicos sobre las tendencias futuras: el regionalismo latinoamericano se dirige ¿hacia la desintegración o hacia la permanencia?

Cuando se argumenta que la región va hacia la desintegración, es usual que se haga con base en la debilidad de la institucionalidad regional para enfrentar los desafíos de las crisis asociadas con el regionalismo, y no necesariamente con la forma en la que los gobiernos deciden enfrentarlos. Carvalho et al. (2022) explican que la tendencia a la desintegración es el reflejo de instituciones regionales vulnerables a los cambios políticos y económicos de la región, por sus limitaciones estructurales para reaccionar a demandas. Esa robustez institucional, según Carvalho et al. (2022), está dada por factores estructurales entre los que destacan la participación social y el comercio.

Por otra parte, Turzi (2014) refuerza la idea de que la institucionalidad organizada y consensuada es clave para mantener los impulsos

iniciales de los proyectos regionales. “Esto crea una estructura de incentivos de largo plazo en los actores, tendiente a profundizar los mecanismos multilaterales de la integración más que a la acción unilateral, que en el agregado lleva a la fragmentación” (Turzi 2014, 86).

Otro argumento se basa en la gobernabilidad y la estructura jurídico-institucional de cada uno de los procesos regionales de integración económica, “cuya configuración depende en gran medida del grado real de aceptación de cesión de soberanía²² interna a terceros sujetos internacionales” (Mellado y Cienfuegos 2018, 20); además, del impacto de la coyuntura comercial, financiera y económica internacional; la poca complementariedad con organizaciones multilaterales y las tensiones y conflictos entre países por temas como la inmigración y la seguridad nacional.

Frenkel y Dasso-Martorell (2021) evidenciaron cómo esta externalidad —junto con la crisis del regionalismo, como la dificultad para definir amenazas comunes y la erosión de la identidad colectiva— atentó contra la maduración de la comunidad de seguridad sudamericana, al momento de enfrentar la pandemia, de forma que derivó en una tendencia a la desintegración.

No obstante, existe un grupo considerable de autores, como los que se enuncian a continuación, que reconocen los periodos de crisis que vive el regionalismo latinoamericano como algo tan característico como su permanencia a través del tiempo.

Sin embargo, tal y como ocurre con el estudio de las olas del regionalismo latinoamericano, cada autor tiene una forma de nombrar y de hacer su construcción teórica acerca de por qué el regionalismo latinoamericano permanece en el tiempo.

Dabène (2012) y Briceño-Ruiz y Rivarola (2013) utilizan el término “resiliencia” para referirse a la capacidad del regionalismo latinoamericano de continuar, así sea formando otros mecanismos o modificando

²² Elemento históricamente delicado para los países latinoamericanos, puesto que al comienzo se buscaban las iniciativas regionales para protegerse de la intervención extranjera.

los ya existentes. Dabène (2012) aporta al análisis lo que llama “secuencias de politización”,²³ cuya concatenación es responsable de la consistencia a pesar de la inestabilidad y las crisis al interior del regionalismo latinoamericano. Explica que el resultado de la “secuencia de despolitización” en la que entra el regionalismo cuando “los actores importantes pierden interés en el proceso de integración ya sea porque consideran que su objetivo político inicial ha sido logrado o que estiman que ya no es alcanzable” (Dabène 2012, 44). Este autor explica, además, que si existe un entramado institucional construido como parte del proyecto regional se le dota de un grado de politización que contribuye a la resiliencia.

Por su parte, Briceño-Ruiz y Rivarola (2013; 2022, 15) problematizan de manera más profunda el concepto de resiliencia, al presentarlo como “la capacidad de un proceso de integración y de cooperación regional de recuperarse frente a las crisis y contratiempos”. Los autores establecen que este concepto puede ser visto como un rasgo, un proceso y/o un resultado del proceso regional, teniendo siempre en cuenta el análisis de largo término, y el rol de los sistemas y las agencias, tanto a nivel doméstico como internacional, esto influye también en los esquemas regionales. Ahora, a diferencia de la apuesta de Dabène (2012), los países le apuestan a la búsqueda de autonomía, la promoción del desarrollo económico y social y la identidad común como detonantes de la resiliencia; es decir, se

²³ Las secuencias de politización según Dabène (2012). La primera consiste en el inicio politizado que parte de un “trauma fundacional” que renueva el interés por actores estatales clave, cuando no se necesita participación de actores no estatales o una estructura institucional regional; la segunda es la despolitización, cuando los actores principales que impulsaron la creación del proyecto regional han perdido el interés en el proceso de integración o piensan que ya no puede alcanzarse. Es entonces cuando comienza la despolitización que es sostenida en un grado mínimo por la institucionalidad regional construida, si fuere el caso, ya que proporciona un mínimo grado de politización que contribuye a la resiliencia; mientras que la tercera etapa consiste en la repolitización, que implica la construcción de un nuevo proyecto regional y una nueva concepción de interés común.

alejan de los intereses de actores y de la institucionalidad, incluyendo a más actores, a las ideas y al peso de la historia.

La relevancia de la identidad es resaltada por Klaveren (2018), quien explica que la permanencia tiene lugar a partir de la construcción de la identidad regional existente, así como del avance en el trabajo con problemáticas comunes. De igual forma, Prieto (2016), desde su análisis del caso andino, argumenta que la identidad colectiva y las instituciones regionales “son estructuras ideacionales que pueden explicar el desenvolvimiento del regionalismo andino en términos de los efectos constitutivos y causales sobre la acción estatal de esas estructuras ideacionales sobre la acción estatal” (Klaveren 2018, 20). En términos más sencillos, Klaveren estudia las ideas que moldean o motivan la acción de los Estados y que derivan en ese “desenvolvimiento o mantenimiento” —como él lo llama— de la Comunidad Andina, a partir de la interacción entre agentes y estructura.

Autores como Dubé se alejan de estos planteamientos y, desde la elección racional de las relaciones internacionales, especifican que “los cálculos costo-beneficios siempre han sido a favor de (1) el ingreso en las iniciativas de integración por sus costos bajos, (2) la permanencia en ellos por los beneficios que otorgan, (3) el descarte de la opción de salida y de la exclusión por sus costos elevados” (Dubé 2015, 2). De acuerdo con el autor, esta dinámica tiene una consecuencia principal que consiste en “la multiplicación de las iniciativas de integración, sus frecuentes estancamientos, pero sus bajas probabilidades de desaparición” (Dubé 2015, 3).

Parthenay (2013; 2020), con base en su estudio del regionalismo centroamericano, adiciona dos argumentos a lo anterior. La permanencia ocurre, por una parte, porque la debilidad estatal para hacerle frente a problemáticas comunes a lo largo de la historia lleva a los países a encontrar en los proyectos regionales una forma de compensación y, por otra, debido a los actores que participan en el financiamiento de iniciativas regionales y las mantienen con vida.

Ante estas dos vertientes de análisis respecto del futuro del regionalismo latinoamericano, se exponen las siguientes consideraciones:

Primera, si bien el comportamiento del regionalismo latinoamericano está innegablemente ligado al contexto internacional,²⁴ no explica por completo las limitaciones de actuación y respuesta de las instituciones regionales (Carvalho et al. 2022), puesto que también están involucrados otros actores a nivel doméstico que dialogan y se vuelven grupos de presión, a favor o en contra, sobre el proceso de regionalización. El ejemplo más claro son los diferentes grupos de empresarios que se organizan y forman parte de las diferentes mesas de diálogo en el marco de procesos regionales; lo que tiene efectos sobre la ejecución de acuerdos, en especial los comerciales, como los Acuerdos de Complementación Económica (ACE) 53 y 55, firmados en el marco de las relaciones ALADI-Mercosur, que facilitan la interacción entre sectores empresariales suramericanos (sobre todo brasileños) y mexicanos, como se verá a profundidad en los capítulos siguientes.

Este componente doméstico que dialoga con el contexto internacional tiene múltiples variables por considerar: en primer lugar, la historia de la región como un posible detonante de acciones que respondan a la dependencia de la trayectoria (*path dependence*; Dabène 2012)²⁵ integracionista, sobre todo en periodos de desinterés o poca coincidencia política entre gobiernos —momentos de despolitización, como plantea Dabène (2012)—, además de la permanente idea de autonomía con la que se adhieren a los proyectos de región; la identidad regional que involucra a más actores que los estatales, como la sociedad civil, el empresariado, las

²⁴ Como se hace evidente en el análisis de las olas del regionalismo latinoamericano, y en el contexto actual, en consecuencia, en la crisis del multilateralismo; así como en el giro nacionalista de grandes países, que tiene una incidencia en las elecciones de los tomadores de decisión.

²⁵ El concepto *path dependence* proviene de la economía, que establece que existen rutinas institucionales que se reproducen en el tiempo. Se suele traducir como “dependencia de la trayectoria” o “dependencia del pasado”, como la existencia de movimientos cumulativos que se repiten en la historia de las sociedades; una herencia institucional y política que pesa y se reproduce de manera continua (Vergara Varela 2020).

iglesias, entre otros (Briceño-Ruiz y Rivarola, 2022), que tienen incidencia en la definición de intereses nacionales y, finalmente, la institucionalidad regional construida junto a los actores que involucra, como sostén o impulsor de la permanencia de estos esquemas, al asumir la implementación y el seguimiento de programas y proyectos regionales con participación de contrapartes nacionales.

Segundo, existe una dicotomía entre la autonomía y el regionalismo latinoamericanos. Por una parte, a través del regionalismo se busca que América Latina sea más autónoma en el escenario global —objetivo para el que se encuentran ventajas en la cesión de cierto grado de soberanía, a cambio de superar los vínculos que atan a las iniciativas regionales con gobiernos en turno—, pero, al mismo tiempo, se busca que este tipo de proyectos respeten y defiendan la autonomía —y por ende, la soberanía— de los Estados miembros.

La soberanía es indiscutible para América Latina, probablemente por el pasado colonial que antecede a los Estados-nación, por lo que también cabe cuestionarse, ¿qué tipo de regionalismo es el que ocurre *de facto*? En los textos constitutivos de algunos esquemas regionales se establece como objetivo primordial el logro de la integración profunda; mientras que, en la práctica, las relaciones de facilitación comercial son las que prevalecen por sobre las demás dimensiones que se ha intentado impulsar. En ese aspecto, dejamos a los lectores tres preguntas que mejor dilucidan esta dicotomía autonomía-regionalismo: ¿En qué medida se logra la integración sin cesión de soberanía? ¿Hasta qué punto este anhelo de integración plena es parte de la herencia de un ideal europeo poco viable para el territorio latinoamericano? ¿Qué tan relevante podría llegar a ser una cruzada para calibrar el objetivo del regionalismo para nuestro caso, que sustituya a la aspiración de integración por cooperación o colaboración?

Para dar seguimiento a lo anterior, cabe cuestionarnos uno de los argumentos principales de autoras y autores que abogan por el giro a la desintegración de América Latina: la falta de robustez institucional —y otras causas de naturaleza similar que critican la actuación de las instituciones—: ¿Qué tan robusta puede llegar a ser una institución regional,

creada en el marco del regionalismo y encargada de dar seguimiento a los acuerdos de los Estados, si existe una limitante —marcada por la negativa a la cesión de soberanía— en cuanto al margen de acción que le permiten los mismos Estados?

En el supuesto de que se lograra una institucionalidad robusta, existen elementos que no deben dejar de considerarse, como la fuerza de negociación que pueden llegar a tener los países organizados desde la dinámica regional, ¿se puede alcanzar la misma fuerza de negociación con la que cuentan otros bloques como el europeo? ¿La fuerza viene dada por la organización de países en un mismo bloque o por el tipo de países que se organizan entre sí?

Las condiciones estructurales que caracterizan a América Latina constituyen la tercera consideración. Éstas limitan el rango de acción del regionalismo, pues además de enfrentar problemáticas que derivan de los daños colaterales de la implementación de un modelo neoliberal desmedido, como la desigualdad, la pobreza, la migración, entre otras, tiene detrás a Estados restringidos por sus condiciones socioeconómicas y sus vinculaciones comerciales, condicionadas por los intereses de actores con otras agendas, como Estados Unidos y China.

Sin embargo, concebir una América Latina sin un diálogo con ella misma, entre sus Estados, buscando generar contrapesos para dinámicas que nos sobrepasan y nos permean, es renunciar por completo al anhelo de autonomía, a la voz y al clamor por una situación más justa para quienes históricamente han padecido las consecuencias de la disputa en el escenario internacional de las grandes potencias.

CONCLUSIONES

Este primer capítulo analizó, a través de la revisión de literatura académica, el estudio del regionalismo latinoamericano, en particular, de su contexto actual con el propósito de presentar el panorama en el cual se desenvuelven las relaciones entre Brasil y México.

Se partió de la definición de regionalismo como proyecto político de la región, por lo que estudiarlo implica establecer previamente qué se entiende por “región”. En el texto se evidencia cómo las regiones se configuran no sólo a partir de la cercanía o posición geográfica de los países que las integran, también sobre la base de otros factores, como los históricos, culturales, sociales, de identidad, y otros. En ese marco, aunque los dos países que se analizan en este libro forman parte de lo que se conoce como “región latinoamericana”, también están insertos en otras dinámicas subregionales: Brasil con Sudamérica y México con Norteamérica —y Centroamérica en menor medida—, con las que comparten historia común, rasgos identitarios, etc. Esta situación indudablemente marca la orientación de sus políticas exteriores y la manera en la que se presentan al mundo. Por un lado, México como un país con estrechos vínculos con Estados Unidos, que tienen un efecto notorio en la manera de relacionarse con toda América Latina, incluidos sus vecinos centroamericanos con quienes se espera naturalmente una relación más cercana y que, sin embargo, está permeada por las políticas migratorias del hegemon norteamericano; mientras que Brasil, el país latino con la mayor economía, tiene expectativas para ejercer el liderazgo sobre sus vecinos, enfrentando a su vez desafíos de diferente índole para poder ejercerlo efectivamente (como la falta de erogación de partidas presupuestarias para la ejecución de acciones regionales, por ejemplo). Ambos países tienen en común que se encuentran en zonas de influencia, en donde la asimetría con sus vecinos y sus propias orientaciones de política exterior marcan profundamente las interacciones.

¿La relación entre dos países puede fortalecerse en el marco del regionalismo? La respuesta, sobre la base de la teoría,²⁶ pasa por la regionalización, que es este proceso empírico en el que se involucran actores no estatales que, como ya enunciamos antes, tienen un rol sobre la regionalidad que se desarrolla y que impulsa el establecimiento —y

²⁶ De cómo pasar de ser dos países que comparten ciertas características comunes a trabajar con un mismo proyecto político regional.

el mantenimiento— del regionalismo. Por ello, la participación de este tipo de actores es fundamental para fortalecer la dinámica entre ambos países, pues se vuelven agentes que encuentran beneficios en la dinámica regional y que, por ende, demandarían en el mediano y largo plazos más diálogo y más cooperación entre ambos países. El sector empresarial tiene amplia experiencia ostentando este tipo de roles, lo cual favorece que sea un grupo consultado y escuchado durante las negociaciones regionales; ante esto, se vuelve relevante que se sume la sociedad civil, que permita ampliar los vínculos más allá de los comerciales, habilitando la mayor profundización en los niveles de regionalidad que son el motor del regionalismo. Al involucrar a estos diferentes tipos de actores se enriquece el proceso y se generan contralores naturales de la relación bilateral.

En el marco de las olas del regionalismo latinoamericano, la relación entre ambos países ha venido evolucionando. Durante el periodo del regionalismo abierto, México consolida la relación de libre comercio con sus vecinos al norte, en la que mantiene un rol lejano de ser principal; mientras que Brasil incursiona en la creación del Mercosur, en donde asume un papel de liderazgo entre los países integrantes y, a su vez, se ve enfrentado con las consecuencias regionales de este modelo de apertura económica. Es por lo anterior que también está inmerso y activo en los debates de la tercera ola de regionalismo post-liberal o post-hegemónico, en los que se plantea la posibilidad de implementar cambios en los espacios regionales, para acercar sus objetivos al abordaje de la pobreza, la desigualdad, la cobertura de servicios sociales y la búsqueda de un desarrollo desde un concepto diferente del que se había fundamentado en el crecimiento económico.

Es durante esta tercera ola del regionalismo latinoamericano, que los dos países vuelven a converger en la CELAC, donde continúan compartiendo en la actualidad. Llama la atención cómo en este espacio, México vuelve su mirada hacia América Latina y desde este punto en adelante lo utiliza para buscar posiciones comunes ante temáticas transversales para todos —en mayor o menor medida dependiendo del momento en su historia—.

Se cierra este capítulo abordando el debate más reciente del estudio del regionalismo latinoamericano: sobre la desintegración²⁷ y la permanencia de esquemas regionales,²⁸ en el que se argumenta que a pesar de la emergencia de nacionalismos o de críticas a nivel discursivo, los países de América Latina tienen aún varias puertas abiertas de cara hacia el regionalismo como proyecto político regional. No se trata sólo de la creación de institucionalidad regional que brinda sostén en tiempos de crisis, sino también de la identidad regional —extensiva a otros sectores de la población, como sociedad civil, empresas, religiones, entre otros—, la búsqueda histórica de autonomía y desarrollo económico-social, la percepción de los costos mínimos de formar parte de esquemas regionales, la debilidad del Estado para atender problemáticas, hasta el apoyo de agentes externos para mantener los proyectos regionales.

También se llama a la atención acerca de que no se puede concebir a América Latina sin regionalismo. Es necesario reconocer las limitaciones —estructurales y contextuales— involucradas al momento de crear y mantener un proyecto político regional, para continuar trabajando por el objetivo vigente de mayor autonomía y de relaciones más justas para estados históricamente subrogados a dinámicas externas. Este bagaje forma parte del punto de partida, tanto de México como de Brasil, para sus relaciones bilaterales y regionales.

REFERENCIAS

Acharya, Amitav. 2012. “Comparative Regionalism: A Field Whose Time Has Come?” *International Spectator* 47 (1): 3-15. <https://doi.org/10.1080/03932729.2012.655004>.

²⁷ Relacionada con la emergencia de nacionalismos en el mundo.

²⁸ Relacionada con el reconocimiento de condiciones similares entre los países y las posibles soluciones basadas en los requerimientos específicos que comparten.

- ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración). 1980. *Tratado de Montevideo*. ALADI. https://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/Documentos_Sin_Codigos/Caja_o62_001.pdf.
- ALADI. 1980a. *Preguntas frecuentes*. ALADI. <https://www.aladi.org/sitioaladi/preguntas-frecuentes-2/>.
- ALBA-TCP (Alianza Bolivariana para los Pueblos de América-Tratado de Comercio de los Pueblos). 2004. *Historia ALBA-TCP*. ALBA-TCP. <https://www.albatcp.org/historia/>.
- ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas). 1994. *Declaración de principios suscrita por los jefes de Estado y de gobierno asistentes a la Primera Cumbre de las Américas*. ALCA.
- Alianza del Pacífico. 2012. *Acuerdo marco de la Alianza del Pacífico*. Alianza del Pacífico.
- Amaya Banegas, Jorge Alberto. 2017. “El legado de Francisco Morazán en Centroamérica: los imaginarios del héroe unionista y su herencia histórica”. *Revista de Museología Kóot*, núm. 8, 46-57. <https://doi.org/10.5377/koot.voi8.5869>.
- Anderson, Kym y Hege Norheim. 1993. “Is World Trade Becoming More Regionalized?” *Review of International Economics* 1 (2): 91-109. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9396.1993.tb00008.x>.
- Bach, Daniel. 2015. *Regionalism in Africa: Genealogies, Institutions and Trans-State Networks*. Londres: Routledge, Taylor & Group. <https://www.routledge.com/Regionalism-in-Africa-Genealogies-institutions-and-trans-state-networks/Bach/p/book/9781138091054>.
- BID (Banco Interamericano de Desarrollo). 2002. *Más allá de las fronteras: el nuevo regionalismo en América Latina*. https://issuu.com/idb_publications/docs/book_es_66618.
- Bielschowsky, Ricardo. 1998. “Cincuenta años del pensamiento de la CEPAL: una reseña”. En *Cincuenta años del pensamiento de la CEPAL: textos seleccionados*. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica.
- Börzel, Tanja A. 2011. *Comparative Regionalism: A New Research Agenda*. KFG Working Paper Series, vol. 28. Freie Universität Berlin. FB Politik-und

- Sozialwissenschaften, Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft Kolleg-Forschergruppe “The Transformative Power of Europe”. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-374751>.
- Briceño-Ruiz, José y Andrés Rivarola. 2013. “Introduction: Regional Integration – Linking Past and Present”. En *Resilience of Regionalism in Latin America and the Caribbean: Development and Autonomy*, editado por Andrés Rivarola Puntigliano y José Briceño-Ruiz, 1-16. International Political Economy Series. Londres: Palgrave Macmillan UK. <https://link.springer.com/book/10.1057/9781137328373>.
- Briceño-Ruiz, José y Andrés Rivarola. 2020. “Resilience and Acquis in Latin American Regionalism”. En *Regionalism in Latin America: Agents, Systems and Resilience*. Londres: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Briceño-Ruiz, José y Andrés Rivarola. 2022. *Regionalism in Latin America: Agents, Systems and Resilience*. Londres: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Caldentey, Pedro. 2014. *Los desafíos estratégicos de la integración centroamericana*. CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/37135-desafios-estrategicos-la-integracion-centroamericana>.
- CARICOM (Comunidad del Caribe). 1973. *Tratado de Establecimiento del CARICOM*. <https://wits.worldbank.org/GPTAD/PDF/archive/CARICOM.pdf>.
- Carvalho, Bárbara, Karina Pasquariello Mariano, Fionn Petch y Rafael Segovia. 2022. “El regionalismo sudamericano y el giro hacia la desintegración: algunas reflexiones. –South-American Regionalism and the Turn towards Disintegration: Some Reflections”. *Foro Internacional* 62, 1 (247): 137-178.
- CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños). 2010. *Declaración de la Cumbre de la Unidad de América Latina y el Caribe*. CELAC. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/2148/1/CI-9-AR-Cumbre.pdf>.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). 2021. *Perspectivas del comercio internacional de América Latina y el Caribe 2021: en busca de una recuperación resiliente y sostenible*. CEPAL. <https://www>

- .cepal.org/es/publicaciones/47535-perspectivas-comercio-internacional-america-latina-caribe-2021-busca.
- Chakma, Bhumitra. 2020. *South Asian Regionalism: The Limits of Cooperation*. Bristol: Bristol University Press.
- Comunidad Andina. 1996. *Protocolo modificadorio que crea la Comunidad Andina y establece el Sistema Andino de Integración*. Comunidad Andina. https://wipolex-resources-eu-central-1-358922420655.s3.amazonaws.com/edocs/lexdocs/treaties/es/pt/trt_pt.pdf.
- Dabène, Olivier. 2009. *The Politics of Regional Integration in Latin America: Theoretical and Comparative Explorations*. Nueva York: Springer Nature.
- Dabène, Olivier. 2012. “Consistency and Resilience through Cycles of Repoliticization”. En *The Rise of Post-Hegemonic Regionalism: The Case of Latin America*, editado por Pía Riggirozzi y Diana Tussie, 41-64. Series on Regionalism. United Nations University. Dordrecht: Springer Netherlands. https://doi.org/10.1007/978-94-007-2694-9_3.
- De Sousa Ribeiro, Elisa y Edelcio Vigna. 2018. “Gênese, desenvolvimento e instituições: comparando ALADI, MERCOSUL e UNASUL”. *Cadernos Prolam/USP* 16 (31). <https://doi.org/10.11606/issn.1676-6288.prolam.2017.133185>.
- Dubé, Sébastien. 2015. *Lo racional es invisible a los ojos: cálculos estratégicos y resiliencia de la agenda integracionista latinoamericana*. Ponencia presentada en el Congreso de la Asociación Latinoamericana de Ciencia Política (ALACIP). Lima: Pontificia Universidad Católica de Perú. <https://alacip.org/?todasponencias=lo-racional-es-invisible-a-los-ojos-calculos-estrategicos>.
- Frenkel, Alejandro y Agostina Dasso-Martorell. 2021. “Pandemia y desintegración regional: la COVID-19 y el retroceso de la comunidad de seguridad sudamericana”. *URVIO. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, 31 (septiembre), 25-42. <https://doi.org/10.17141/urvio.31.2021.4987>.
- Gamboa, Alina. 2020. *Regional Integration, Development, and Governance in Mesoamerica*. Cham: Springer International Publishing. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-25350-9>.

- Hettne, Björn. 2003. "The New Regionalism Revisited". En *Theories of New Regionalism*, editado por Fredrik Söderbaum y Timothy M. Shaw, 22-42. Londres: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1057/9781403938794_2.
- Hettne, Björn. 2005. "Beyond the 'New' Regionalism". *New Political Economy* 10 (4): 543-571. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13563460500344484>.
- Hettne, Björn, Andrés Inotai, Osvaldo Sunkel, Giovanni Andrea Cornia y UNU-WIDER (World Institute for Development Economics Research). 2000. *National Perspectives on the New Regionalism in the South*, editado por Björn Hettne, Andrés Inotai y Osvaldo Sunkel; notas explicatorias por Giovanni Andrea Cornia. Nueva York: Macmillan Press. <https://digitallibrary.un.org/record/430498>.
- Hettne, Björn y Fredrik Söderbaum. 2000. "Theorising the Rise of Regionness". *New Political Economy*, núm. 5, 457-472. <https://doi.org/10.1080/713687778>.
- Hook, Glenn e Ian Kearns, eds. 1999. *Subregionalism and World Order*. Londres: Palgrave Macmillan. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-1-349-14650-5>.
- Jones, Martin. 2019. "Regionalism". En *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*, 1-10. Nueva Jersey: John Wiley & Sons. <https://doi.org/10.1002/9781118568446.eurso265>.
- Katzenstein, Peter J. 2018. "Introduction: Asian Regionalism in Comparative Perspective". En *Introduction: Asian Regionalism in Comparative Perspective*, 1-44. Nueva York: Cornell University Press. <https://doi.org/10.7591/9781501731457-003>.
- Klaveren, Alberto van. 2018. "El eterno retorno del regionalismo latinoamericano". *Nueva Sociedad* 275. <https://nuso.org/articulo/el-eterno-retorno-del-regionalismo-latinoamericano/>.
- Klecha-Tylec, Karolina. 2017. *The Theoretical and Practical Dimensions of Regionalism in East Asia*. Cham: Springer International Publishing. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-319-40262-8>.

- Malamud, Andrés. 2010. "Latin American Regionalism and EU Studies". *Journal of European Integration* 32 (6): 637-657. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/07036337.2010.518720>.
- Mansfield, Edward D. y Nita Rudra. 2021. "Embedded Liberalism in the Digital Era". *International Organization* 75 (2): 558-585. <https://www.cambridge.org/core/journals/international-organization/article/embedded-liberalism-in-the-digital-era/F68A00972532148C4E840A054C31E649>.
- Mellado, Noemí Beatriz y Juan Carlos Fernández Saca. 2013. *Problemáticas del regionalismo latinoamericano en los inicios del siglo XXI*. San Salvador: Delgado. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/59817>.
- Mellado, Noemí Beatriz y Mateo Cienfuegos. 2018. *¿Integración o desintegración? Tendencias en el regionalismo sudamericano*. Córdoba: Lerner. <https://libros.unlp.edu.ar/index.php/unlp/catalog/book/1145>.
- Mercosur. 1991. *Tratado para la constitución de un mercado común entre la República de Argentina, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay*. Mercosur. https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/file/15511/1/tratado_de_asuncion.pdf.
- Mitra, Jay. 2013. *Entrepreneurship, Innovation and Regional Development: An Introduction*. Abingdon: Routledge.
- Morales-Fajardo, María Esther. 2007. "Un repaso a la regionalización y el regionalismo: los primeros procesos de integración regional en América Latina". *CONfines de Relaciones Internacionales y Ciencia Política* 3 (6): 65-80.
- Morales Manzur, Juan Carlos y Lucrecia Morales García. 2007. "Origen y naturaleza de la Alternativa Bolivariana para las Américas". *Polis* 3 (1): 55-85.
- Nye, Joseph S. 1971. *Peace in Parts. Integration and Conflict in Regional Organization*. Boston: Little Brown & Company.
- ODECA (Organización de Estados Centroamericanos). 1951. *Carta de la Organización de Estados Centroamericanos*. ODECA. <https://sice.oas.org/Trade/sica/PDF/CartaODECA62.pdf>.

- Pacto Andino. 1969. *Acuerdo de Integración Subregional Andino (Acuerdo de Cartagena)*. Pacto Andino.
- Parthenay, Kevin. 2013. “L’intégration régionale en Amérique centrale: une sociologie politique du changement (1991-2012)”. Tesis doctoral. París: Institut d’Études Politiques.
- Parthenay, Kevin. 2020. “Why Central American Regionalism Never Ends Dying: A Historical Exploration of Regional Resilience”. En *Why Central American Regionalism Never Ends Dying: A Historical Exploration of Regional Resilience*, 31-49. Londres: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429355585-3>.
- Pasquariello Mariano, Karina, Regiane Nitsch Bressan y Bruno Theodoro Luciano. 2021. “Liquid Regionalism: A Typology for Regionalism in the Americas”. *Revista Brasileira de Política Internacional* 64 (2): 1-19. <https://doi.org/10.1590/0034-7329202100204>.
- Perrotta, Daniela y Emanuel Porcelli. 2019. “El regionalismo es lo que la academia hace de él”. *Revista Uruguaya de Ciencia Política*, vol. 28, núm. 1: 183-218. <https://doi.org/10.26851/rucp.28.1.7>.
- Prieto, Germán Camilo. 2016. *Identidad colectiva e instituciones regionales en la Comunidad Andina: un análisis constructivista*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. <http://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/42504>.
- Prosur. 2019. *Declaración Presidencial sobre la Renovación y el Fortalecimiento de la Integración de América del Sur*. Prosur. <https://foro.prosur.org/wp-content/uploads/2020/09/DECLARACION-PRESIDENCIAL-23-3-2019.pdf>.
- Riggirozzi, Pía y Diana Tussie, eds. 2012. *The Rise of Post-Hegemonic Regionalism: The Case of Latin America*. Dordrecht: Springer Netherlands. <https://doi.org/10.1007/978-94-007-2694-9>.
- Sanahuja, José Antonio. 2011. “Multilateralismo y regionalismo en clave suramericana: el caso de Unasur”. *Pensamiento Propio*, núm. 33, 117-160.
- Sanahuja, José Antonio. 2012. “Regionalismo post-liberal y multilateralismo en Sudamérica: el caso de UNASUR”. En *¿Fin de ciclo y reconfigu-*

- ración regional? América Latina y las relaciones entre Cuba y los Estados Unidos. Anuario de la integración regional de América Latina y el Caribe.* Buenos Aires: CRIES (Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales).
- Sanahuja, José Antonio. 2019. “La crisis de la integración y el regionalismo en América Latina: giro liberal-conservador y contestación normativa”. En *Ascenso del nacionalismo y el autoritarismo en el sistema internacional*, 107-127. *Anuario CEIPAZ 2018-2019*.
- SICA (Sistema de Integración Centroamericana). 1991. *Protocolo de Tegucigalpa a la Carta de la ODECA*. SICA. <https://www.sieca.int/producto/protocolo-de-tegucigalpa-a-la-carta-de-la-organizacion-de-estados-centroamericanos-odeca/>.
- Söderbaum, Fredrik. 2003. “Introduction: Theories of New Regionalism”. En *Theories of New Regionalism*, editado por Fredrik Söderbaum y Timothy M. Shaw, 1-21. Londres: Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1057/9781403938794>.
- Söderbaum, Fredrik, Michael Schulz y Joakim Öjendal. 2001 *Regionalization in a Globalizing World. A Comparative Perspective on Forms, Actors and Processes*. Londres: Zed.
- Söderbaum, Fredrik y Timothy M. Shaw. 2003. *Theories of New Regionalism*. Londres: Palgrave Macmillan. <https://link.springer.com/book/10.1057/9781403938794>.
- SRE (Secretaría de Relaciones Exteriores). 2017. “Declaración de Lima”. Grupo de Lima; SRE, Gobierno de México. <http://www.gob.mx/sre/prensa/declaracion-de-lima?state=published>.
- TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte). 1994. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte*. México: Secretaría de Gobernación. http://www.gobernacion.gob.mx/work/models/SEGOB/Resource/1687/4/images/43_%20Tratado_de_Libre_Comercio_de_America_del_Norte-TLCAN.pdf.
- Turzi, Mariano. 2014. “Asia y la ¿(des)integración latinoamericana?”. *Nueva Sociedad* 250. <https://nuso.org/articulo/asia-y-la-desintegracion-latinoamericana/>.

- UNASUR (Unión de Naciones Suramericanas). 2008. *Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas*. UNASUR. https://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/45568/UNASUR_-_Tratado_Constitutivo_de_la_Uni%C3%B3n_de_Naciones_Suramericanas__10_p_.pdf?sequence=3.
- Vergara Varela, Rafael. 2020. “*Path dependence* en el desarrollo histórico-institucional, políticoadministrativo y sectorial en Colombia (1960-2020)”. *Justicia* 25 (37): 85-98. <https://doi.org/10.17081/just.25.37.3673>.

2

Brasil y México: dos modelos para América Latina

Karina L. Pasquariello Mariano

Universidad Estatal Paulista Júlio de Mesquita Filho

Marcela Franzoni

Centro Universitario Bellas Artes de São Paulo e Instituto Brasileño de Mercado de Capitales

João R. Fava Jr.

Universidad Estatal Paulista

INTRODUCCIÓN

Brasil y México muestran trayectorias convergentes a lo largo del siglo xx, en tanto que comparten características importantes, como ser economías diversificadas e industrializadas con un gran mercado interno, impulsadas por políticas de sustitución de importaciones (ISI) que fueron implementadas a partir de la década de los años treinta. Al mismo tiempo, han enfrentado los problemas tradicionales de los países subdesarrollados: pobreza, desigualdad, exclusión social, violencia e inestabilidad económica, y ambos han pasado por rupturas en sus sistemas democráticos.

Por sus características geográficas y económicas, también ambos países se perfilan como potenciales líderes regionales e internacionales en el contexto de potencias medias y emergentes (Rocha 2023; Rosas 2008; Ubiraci Sennes 2003) y han adoptado estrategias para mejorar su inserción en el sistema internacional. Durante el periodo posterior a la Segunda Guerra Mundial, ambos países implementaron una estrategia de política exterior preocupada por garantizar una mayor autonomía y por reducir la influencia estadounidense, basada en un modelo de Estado desarrollista.

Sin embargo, con el fin de la Guerra Fría y la intensificación de la globalización, los límites del modelo ISI fueron más evidentes, lo que aumentó las críticas a la continuidad de esta estrategia considerada

inadecuada para garantizar una mejor inserción de los países en el sistema internacional. La solución, según muchos analistas (Heredia 1995; Clavijo y Valdivieso 2000; Starr 2006; Weintraub 2006; Ives 2017; Schiavon y Figueroa Fischer 2019; Flores-Macías y Sánchez-Talanquer 2019), fue la adopción de políticas económicas encaminadas a la liberalización y flexibilización económicas, acompañadas de reformas políticas que desmantelaron la estructura del Estado desarrollista, en una lógica que se conoce como neoliberalismo.

Aunque ambos gobiernos adoptaron reformas neoliberales, la intensidad de esa adopción fue bastante diferente. En el caso mexicano, también hubo una transformación en su estrategia de política exterior, que abandonó la tradición autonomista y asumió un vínculo mucho más profundo con Estados Unidos, ratificado con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Brasil, por su parte, buscó equilibrar las reformas neoliberales con el mantenimiento de su estrategia autonomista y el distanciamiento de Estados Unidos, para eso construyó una articulación regional—el Mercado Común del Sur (Mercosur)— que le serviría como base de apoyo para su proceso de liberalización e internacionalización (Menezes Klemi y Goulart Menezes 2016).

Si miramos el contexto de final de la década de los ochenta, desde una perspectiva neoinstitucionalista histórica, se puede considerar como una coyuntura crítica (Collier y Munck 2022) con relación a la política exterior de los países latinoamericanos, apuntando dos respuestas diferentes para esos casos: mientras que México implementó un cambio significativo, Brasil siguió una lógica de dependencia de la trayectoria (*path dependence*) a través de la que pretendió mantener su tradición de autonomía y proteccionismo.

Las dos estrategias han resultado exitosas en algunos aspectos y problemáticas en otros, pero han colocado a los dos países en campos opuestos con referencia a la inserción internacional, pues a medida que México consolidaba su mayor dependencia respecto a Estados Unidos, se distanció de Brasil, que buscaba establecer otras alternativas para apalancar una mejor participación dentro del nuevo orden internacional.

El propósito de este capítulo es discutir en qué medida estas opciones divergentes frente a la coyuntura crítica han limitado hasta la actualidad la posibilidad de una relación más estrecha entre los dos países, en un contexto de convergencia política. ¿Es posible que existan condiciones que posibiliten una mayor articulación entre las dos economías, con el objetivo de construir un nuevo eje de liderazgo en América Latina? O de otra forma, ¿la tendencia sería hacia la intensificación de la competencia entre sus gobiernos? Para responder a estas preguntas, este capítulo discute qué factores contribuyen a una mayor cooperación y cuáles intensifican el distanciamiento.

En la primera parte de nuestro trabajo discutimos el comportamiento de los dos países frente a los cambios implementados a finales del siglo xx y cómo éstos fueron incorporados en sus estrategias de política exterior. A continuación, presentamos un informe sobre las implicaciones de estas diferencias, a partir del análisis de las relaciones bilaterales entre México y Brasil en las últimas dos décadas, considerando que estas diferencias serían consecuencias de las opciones asumidas. Finalmente, se analiza la situación actual y los posibles escenarios de interacción entre gobiernos, para lo que se tienen en cuenta las trayectorias seguidas en las últimas tres décadas.

AÑOS NOVENTA: COYUNTURA CRÍTICA Y LAS RESPUESTAS

México y Brasil son las economías más grandes de América Latina, tienen vastos territorios, culturas originales y una numerosa población; ambos países han lidiado a lo largo de su historia con la inestabilidad política interna y los problemas sociales y económicos propios de la región latinoamericana. A pesar de la similitud entre los dos socios y el aprecio por la cooperación bilateral y regional, los mexicanos y los brasileños han mantenido un cierto distanciamiento a lo largo de su relación, ocasionado principalmente por las ambiciones de proyección regional y las ideologías de sus políticas exteriores.

Las relaciones bilaterales entre Brasil y México comenzaron a principios del siglo XIX, poco después de que ambos se independizaran y establecieran una misión diplomática permanente en 1831. A lo largo del siglo XX, los dos países ampliaron la lista de relaciones, que van desde cuestiones legales hasta económicas, así como cooperación industrial, cultural y técnico-científica.

Un breve análisis de los acuerdos hechos durante el siglo XX entre los dos países hace evidente el énfasis puesto en la cooperación científica y cultural, pero muestra muy poca cooperación económica. Salvo el acuerdo de 1965, que buscaba facilitar la cooperación industrial, este rubro desaparece en los acuerdos siguientes. También llama la atención que, a partir de la década de los noventa, los temas de cooperación están marcados por la agenda global (como en el caso de cooperación en el tema ambiental) o estadounidense (como en el caso de la guerra contra el narcotráfico).

En 2002, la relación entre los gobiernos de estos países asumió un nuevo perfil, como consecuencia del Acuerdo de Complementación Económica 55 (ACE 55) firmado en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)¹ entre el Mercosur y México, que trata específicamente del comercio en el sector automotriz. A partir de ese acuerdo ocurrió un cambio importante en el comercio bilateral entre los dos países, con un aumento de las importaciones brasileñas desde México, porque las industrias automotrices prefieren importar autopartes y automóviles desde sus fábricas mexicanas, en lugar de fabricar esos productos en el Mercosur. Esa mudanza será mejor discutida en la próxima sección de este capítulo.

¹ La ALADI es una organización regional latinoamericana fundada en 1980, en el contexto del regionalismo abierto, con el objetivo de promover la integración comercial de la región, la eliminación de barreras arancelarias, la apertura comercial y la cooperación en las áreas técnica, científica y cultural; mediante la intermediación de tratados bilaterales y multilaterales entre sus integrantes. Para más información consulte el capítulo 1 de este libro, “La permanencia del regionalismo en América Latina”.

Cuadro 1
Histórico de relaciones bilaterales 1900-2000

Año	Tipo de acuerdo	Descripción
1906	Acuerdo de Extradición	El primer gran acuerdo firmado por los dos países promovía la cooperación en materia legal y penal, en él se legisla sobre la extradición de delincuentes entre los dos países.
1935	Convenio cultural	Reguló y promovió el intercambio de estudiantes, técnicos y profesores.
1961	Acuerdo de cooperación científico-técnica	Promovió el intercambio de tecnología, la investigación y el desarrollo.
1965	Acuerdo de cooperación industrial	Promovió la investigación en la industria y la tecnología y las medidas para facilitar el acceso mutuo a los dos mercados.
1975	Acuerdo de turismo	Para fomentar el intercambio de información en el campo del turismo y la promoción conjunta de destinos turísticos.
1978	Convenio de doble imposición	Para evitar la doble imposición de los residentes de uno de los dos países, con el fin de facilitar la inversión extranjera.
1982	Convenio agrícola	Fomentó la investigación en tecnologías agrícolas y el intercambio de información entre especialistas en la materia.
1987	Convenio cultural-educativo	Amplió la cooperación en esta área entre los dos países, incrementando el intercambio académico y la colaboración en proyectos de investigaciones conjuntas.
1997	Acuerdo de cooperación ambiental	Promovió la cooperación para la protección ambiental.
1999	Acuerdo de control de estupefacientes	Promovió la cooperación en la lucha contra el narcotráfico internacional, el intercambio de información sobre el tema y las acciones internacionales conjuntas.

Fuente: Elaboración propia con base en MRE (2024).

Vale resaltar que aun con la intensificación impulsada por el sector automotriz, el intercambio comercial entre esas economías latinoamericanas sigue siendo muy bajo. En el ámbito político tampoco hay mucha interacción bilateral, aunque los dos países participan en varios foros internacionales, pues, además de las iniciativas bilaterales, Brasil y México han establecido alianzas a nivel regional y se han unido a varias instituciones y acuerdos multilaterales con objetivos más amplios.

Entre las instituciones internacionales más importantes tenemos que los dos países son miembros de la Organización de los Estados Americanos (OEA) y de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), forman parte de varias instancias de su estructura y participan de sus iniciativas —como en el caso de las conferencias para el medio ambiente—; de igual forma, son signatarios de la Agenda 2030, que establece compromisos para cumplir los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y del Acuerdo de París del 2015, que define las cuotas de reducción de los gases de efecto invernadero, como medida para reducir el calentamiento global. En el apartado económico, verificamos que ambos países negociaron y participaron del General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), así como de su sustituta, la Organización Mundial de Comercio (OMC); ambos, también, son integrantes del Grupo de los Veinte (G20).

Entre las principales iniciativas genuinamente latinoamericanas destacan la ya mencionada ALADI, la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC),² la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)³ y el Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe

² Fundada en 2011 a partir del trabajo del presidente mexicano Felipe Calderón Hinojosa, para unir al Grupo de Río y la Cumbre de América Latina y el Caribe sobre Integración y Desarrollo (CALC). Se trata de un foro internacional de debate de alto nivel para discutir estrategias y establecer metas para la cooperación en diversos temas en la región, con la participación de los 33 países de América Latina y el Caribe.

³ Es un organismo de consulta económica de las Naciones Unidas, fundado en 1948 con el objetivo de contribuir al desarrollo de América Latina y reforzar las relaciones económicas entre los países. La comisión hace estudios y proporciona

(SELA).⁴ Sin embargo, la membresía común en estos organismos regionales no estimuló una mayor aproximación o cooperación entre los gobiernos de Brasil y México.

El desarrollo de la relación bilateral en este siglo está intrínsecamente ligado a sus experiencias históricas; la estrategia de política exterior de ambos países es resultado de estas experiencias y comprenderlas es fundamental para entender hasta qué punto se desarrolló, también, un clima de rivalidad entre ambos. Además, es importante tener en cuenta el papel de Estados Unidos y su propia política exterior hacia América Latina, para comprender cómo esta política ha influido en gran medida en el escenario regional y cómo las políticas de los países latinoamericanos se han desarrollado como reacción a las estrategias estadounidenses.

La ruptura mexicana

En el caso de México, las invasiones estadounidenses a su territorio durante el siglo XIX y la injerencia extranjera hasta principios del siglo XX marcaron profundamente la trayectoria del país (Salaverry 1988; Starr 2006). Como estrategia de política exterior defensiva de la soberanía nacional, los mexicanos adoptaron el sustento de valores de apoyo colectivo, cimentado en la Doctrina Estrada de 1930, que se refiere a la no intervención, la autodeterminación y la resolución pacífica de conflictos. Estos valores expresan la suma de lo que busca México como país inde-

asesoramiento técnico a los gobiernos para la implementación de políticas de desarrollo económico y social.

⁴ Fundado en 1975, es una organización intergubernamental, cuyo objetivo principal es promover la concertación de políticas económicas y la cooperación entre los países de América Latina y el Caribe, facilitando la integración y el desarrollo económico y social regional. Se puede encontrar más información acerca de estas organizaciones en el capítulo 1 de este libro, “La permanencia del regionalismo en América Latina”.

pendiente y soberano, y sirven, hasta hoy, como guías para su política exterior (Starr 2006; Ives 2017).

La forma de tratar con Estados Unidos fue primordial para los mexicanos, quienes buscaron alejarse de su vecino adoptando una postura autonomista hasta principios de la década de los ochenta. Esta estrategia se tradujo, en especial durante el periodo posterior a la Segunda Guerra Mundial, en un discurso independentista para la región centroamericana, con énfasis en la protección al derecho de autodeterminación de los países locales —como en el caso de Cuba, que acababa de vivir su revolución y sufría las sanciones de Estados Unidos—. Esta política se vio reforzada por un periodo de crecimiento económico en México, resultado de la expansión de la producción petrolera en las décadas de los sesenta y los setenta, lo que permitió al país controlar sus deudas y no estar sujeto a determinaciones extranjeras, con lo que pudo establecer una política exterior más activa y determinista, y una política interna de desarrollo (Salaverry 1988).

Sin embargo, las transformaciones globales (que consideramos aquí como una coyuntura crítica) determinadas por el fin de la Guerra Fría y la intensificación de la globalización, impusieron a México —durante las décadas de los ochenta y los noventa— la necesidad de “recalcular la ruta”. La caída de la Unión Soviética reordenó las preocupaciones sobre la seguridad global y condujo a una expansión del comercio mundial, acompañada de la globalización del transporte y de las telecomunicaciones, que también se volvieron más fáciles; además, los *shocks* petroleros de las décadas de los setenta y los ochenta dañaron severamente a la economía mexicana, que dejó de producir suficientes ingresos para mantenerse al día con sus deudas.

Así, el país tuvo que abandonar las estrategias económicas desarrollistas y adoptar los lineamientos del Consenso de Washington, impuestos por Estados Unidos, como requisito para la renegociación de la deuda externa. Este proceso transformó al país, esencialmente, en una economía de mercado neoliberal y desencadenó un acercamiento creciente con los

países norteamericanos, en especial, después de la creación del TLCAN, en 1994 (Starr 2006; Weintraub 2006; Ives 2017).

El cambio provocado por esta aproximación fue un punto de inflexión en la política interior y exterior de México. Al interior, el país revolucionó el sistema económico, con la privatización de empresas estatales, liberalización comercial, liberalización del sistema financiero, desnacionalización de bancos y reducción de derechos laborales; en el exterior, el país vinculó su agenda con Estados Unidos, buscando estimular la apertura de mercados en América Latina (Clavijo y Valdivieso 2000).

Salas-Porras (2017) subraya cuatro direcciones que tomaron las reformas estructurales en México: 1) el abandono de la estrategia de industrialización por sustitución de importaciones; 2) la privatización de las compañías estatales y la transferencia de recursos públicos para el sector privado nacional y extranjero; 3) apertura económica y comercial, y 4) autonomía de las agencias públicas, en especial, del Banco de México. La expectativa era aislar los órganos regulatorios de interferencias políticas para abrir más espacio al libre funcionamiento del mercado. Las posiciones desarrollistas perdieron espacio para los tecnócratas, hombres que ocupaban altos cargos en la administración pública de México y que tenían formación en Estados Unidos. La permanencia de los tecnócratas en el poder y su relación con el Partido Revolucionario Institucional (PRI) señalaba el carácter anti-democrático del gobierno de México, así como su política de silenciar a la oposición.

Las reformas liberales se volvieron relevantes en el Plan Nacional de Desarrollo de Carlos Salinas de Gortari (1989-1994). El documento destacó la necesidad de “modernización de México” para “defender la soberanía nacional”, “ampliar la vida democrática”, “recuperar la economía con estabilidad de precios” y “mejorar el nivel de vida de la población” (*Diario Oficial* 1989). El plan señaló la importancia de descentralizar las tomas de decisiones en México y atribuirle al sector privado un rol más participativo, lo que no se traduciría en un gobierno más democrático, porque parte importante de los sectores con mayor capacidad de participación estaban

concentrados en pocas empresas. Debido a que una parte significativa de las empresas que actuaban en México eran de Estados Unidos (General Motors, Ford, Chrysler, Citibank, ExxonMobil), es posible decir que la elección de Salinas de Gortari representó la victoria de sectores internos en México que presentaban un alto grado de integración con el mercado estadounidense. La prevalencia de un sesgo más liberal del empresariado de México contribuyó para profundizar las reformas.

Más allá de los efectos económicos, hay que considerar los resultados en la política exterior. Aunque se haya buscado mantener la posición del país como una potencia media, con relativo margen de autonomía, las reformas liberales y la definición de una nueva estrategia de desarrollo económico aumentaron las presiones por las modificaciones estructurales en la política exterior (Heredia 1995). Un ejemplo notorio de esta política fue la defensa intransigente del presidente Vicente Fox (2000-2006) del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), bloque impulsado a partir de 1994 por el presidente de Estados Unidos, Bill Clinton (1993-2001).

Desde esta perspectiva, el TLCAN puede ser entendido como parte de un proceso más amplio de liberalización económica de México y de revisión de los intereses nacionales mexicanos. La negociación del acuerdo, que comenzó en 1992, y la entrada de México en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), en 1994, fueron recursos para “amarrar” las reformas económicas en el ámbito externo y evitar cambios y rompimientos en gobiernos futuros (Covarrubias Velasco 2010). Debido al alto grado de institucionalización de la estrategia de inserción internacional de México, la política del país presenta un carácter de relativa estabilidad y continuidad desde la mitad de la década de los ochenta.

En cuanto a la agenda, después del TLCAN, el principal eje de la política exterior de México se constituyó en la negociación de acuerdos de baja formalización, en especial, los Tratados de Libre Comercio (TLC) —en términos institucionales, esto significa flexibilidad de reglas, normas y objetivos, además de pocas metas y pocos elementos vinculantes—; en éstos, no se buscaba integración y cooperación, sólo la liberalización comercial. A lo largo de la década de los noventa, el gobierno mexicano

firmó acuerdos con Colombia, Chile, Israel y la Unión Europea, y ya a comienzos del siglo XXI, con los países del norte de Europa, con países de Centroamérica, Uruguay, Japón, Perú, Panamá y la Alianza del Pacífico. Más allá de los TLC, México también tiene Acuerdos de Complementación Económica (ACE) con Argentina, Brasil y el Mercosur, además de acuerdos de inversión con otros países (SE 2025).

Desde entonces, hay una continuidad importante en la política exterior y económica de México, que pasó a utilizar el TLCAN como un atractivo para inversiones extranjeras y para hacer posibles acuerdos de libre comercio. De forma simultánea, los compromisos con Estados Unidos han sido un importante estímulo para mantener las políticas económicas neoliberales en el país, con independencia de los sesgos gubernamentales.

Entre 1994 y 2018, México fue gobernado por presidentes de distintos partidos, mas representaban al mismo espectro político de derecha.⁵ La elección de Andrés Manuel López Obrador (AMLO), en 2018, del partido Movimiento Regeneración Nacional (Morena) despertó la duda sobre esa continuidad, sobre todo, por ser un político de izquierda crítico de las políticas implementadas por los gobiernos del PRI y PAN. Sin embargo, la política exterior mexicana no sufrió cambios relevantes, mantuvo la alineación con Estados Unidos, que en ese entonces estaba bajo el comando del presidente Donald Trump (2016-2020; Franzoni y Soreanu Pecequilo 2019).

El presidente AMLO reforzó el discurso de aproximación con los gobiernos de izquierda latinoamericanos y asumió posiciones en defensa de éstos, pero sin alterar la postura aperturista implementada desde los años noventa. Un ejemplo importante sobre esa continuidad es la política relacionada con los inmigrantes centroamericanos que pasan por el país en dirección a Estados Unidos. En cuanto a las relaciones con Brasil,

⁵ Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000) era militante del Partido Revolucionario Institucional (PRI); Vicente Fox Quesada (2000-2006) y Felipe Calderón Fournier (2006-2012) eran del Partido Acción Nacional (PAN), y Enrique Peña Nieto (2012-2018) también era del PRI.

aunque había expectativas de que la llegada de Lula da Silva, en 2023, incrementaría la cooperación, se mantuvo el alejamiento político, como se discute en la próxima sección.

La continuidad brasileña

En el caso de Brasil, la diferencia con México es que está geográficamente más alejado y nunca ha vivido un conflicto directo con Estados Unidos, esto le ha permitido una relación más cordial con ese país, aunque también más lejana. En general, la política exterior brasileña adoptó una postura más armónica con Estados Unidos, al tiempo que una amplia estrategia para diversificar las alianzas para el desarrollo, con foco en la cooperación Sur-Sur, pasando por América Latina, el este europeo, África y Asia, con el objetivo de ampliar los acuerdos de cooperación técnica, de transferencia de tecnología y crédito financiero.

Desde el inicio del siglo xx, cuando la diplomacia brasileña estuvo bajo el comando de José Maria da Silva Paranhos Junior, Barón de Río Branco (1902-1912), hay un reconocimiento de la importancia de Estados Unidos en la región y de la necesidad de equilibrar esa influencia con los intereses nacionales, para garantizar la autonomía de Brasil en el escenario internacional.

Con esta estrategia, Brasil esperaba equilibrar una relación amistosa con Estados Unidos y obtener de ellos, y de otros socios, incentivos para sus propios intereses nacionales, sin establecer ningún tipo de alineamiento político ni de agendas, pues los gobiernos brasileños seguían preocupados por garantizar soberanía y autonomía a su política exterior, dando continuidad a la lógica del desarrollismo latinoamericano⁶ (Vigevani y Cepaluni 2012).

⁶ El desarrollismo latinoamericano es una teoría económica cepalina que aboga por la intervención estatal para fomentar el desarrollo económico y la industrialización en la región. Se centra en la superación de las dependencias y en promover

La coyuntura crítica de las décadas de los ochenta y los noventa también afectó a Brasil, pero de manera diferente. Los choques petroleros y la deuda externa generada en el apogeo de los periodos desarrollista y militar provocaron una crisis económica que fue un importante factor impulsor del proceso de redemocratización. El final del régimen militar trajo importantes cambios políticos al país y también en lo económico, pues el nuevo gobierno tuvo que recurrir a instituciones internacionales, como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM), para adquirir crédito y renegociar su deuda externa, además también fue necesario adoptar los protocolos del Consenso de Washington, como medidas de austeridad fiscal, liberalización comercial y financiera y reformas institucionales (Vigevani y Cepaluni 2012).

Brasil se enfrentó a la misma coyuntura de forma distinta, aunque también haya implementado reformas neoliberales. El primer movimiento en esa dirección se hizo durante el gobierno de Fernando Collor de Mello (1990-1992), que al comienzo hizo una reducción drástica de las tarifas comerciales, para dar un fuerte impulso a las importaciones y establecer una clara ruptura con la política de sustitución de las importaciones (Hirst y Pinheiro 1995).

La necesidad de mayor apertura era algo que ya se percibía desde el gobierno anterior, con el presidente José Sarney (1985-1989), pero el proceso se hizo de forma gradual, estimulando la creación de una integración regional que pudiera suavizar el impacto de las reducciones tarifarias. El resultado de ese proceso fue la creación del Mercosur, en 1991, con el objetivo de negociar una tarifa externa común entre los cuatro integrantes del bloque: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay (Hirst y Pinheiro 1995; Dias Garcia Côrtes 2010; Menezes Klemi y Goulart Menezes 2016).

una transformación productiva que conduzca a una mayor autonomía económica, industrial y tecnológica. La teoría sugiere que, a través de políticas de industrialización dirigidas, los países pueden modificar sus términos de intercambio desfavorables y mejorar sus posiciones en la economía mundial.

El gobierno de Collor estableció un nuevo cronograma en el proceso de integración e intensificó la reducción tarifaria con el apoyo del presidente argentino, Carlos Saúl Menem (1989-1999), que en su país estaba aplicando una reforma neoliberal mucho más intensa que la brasileña, en una lógica muy semejante a la de México, incluso señalando el interés de establecer relaciones “carnales” con Estados Unidos.⁷ El hecho es que el gobierno argentino apuntaba hacia el interés de establecer algún tipo de acuerdo comercial con el gobierno estadounidense (Hirst y Pinheiro 1995; Dias Garcia Côrtes 2010).

La aceleración de la reducción tarifaria en el Mercosur atendía a los intereses de los dos gobiernos, era usada por el gobierno brasileño para mantener el apoyo de su correligionario argentino en el Cono Sur. Este proceso fue acompañado también por cambios en las legislaciones de ambos países, que buscaban mayor flexibilidad y desregulación de sus economías. Mientras en Argentina la implementación de esas políticas se intensificó durante el primer mandato del presidente Menem, del lado brasileño, la destitución de Fernando Collor impuso una desaceleración. El proceso fue retomado más claramente por el presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2003), que implementó una importante reforma del Estado y una política de privatizaciones de las empresas estatales (Vigevani, Oliveira y Cintra 2003; Menezes Klemi y Goulart Menezes 2016).

El gobierno de Cardoso también buscó reforzar las estrategias de política exterior centradas en garantizar cierto distanciamiento de Estados Unidos, así como de las presiones europeas por acuerdos bilaterales. El énfasis en su gobierno estaba puesto en el Mercosur y las negociaciones multilaterales, en especial, en la Organización Mundial de Comercio (OMC), en donde Brasil se vinculó con otras economías emergentes, como India, para contener las presiones de Estados Unidos y Europa para

⁷ En su discurso de toma de posesión como ministro de Relaciones Exteriores, el entonces embajador Guido de Tella (1991-1999), señaló que las relaciones con Estados Unidos serían una prioridad para el nuevo gobierno, indicando que estas deberían ser relaciones con más contenido, para lo que usó la expresión “carnalidad”. Luego la prensa y la academia pasaron a referirse a esa política como una intención de establecer relaciones “carnales” con Estados Unidos.

establecer nuevas reglas comerciales internacionales (Vigevani, Oliveira y Cintra 2003).

La política exterior implementada por el gobierno de Cardoso buscó, en la medida de lo posible, suavizar los efectos de la globalización y resguardar la economía del país de la competencia internacional. Por eso mismo, la propuesta de la ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas) fue recibida con escepticismo y la negociación del acuerdo de libre comercio de Mercosur con la Unión Europea avanzó poco (Vigevani, Oliveira y Cintra 2003; Soreanu Pecequilo 2008).

El cambio político que tuvo lugar luego de la victoria presidencial de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010), representante de la izquierda, reforzó esa estrategia de política exterior, que defendía como eje central la cooperación Sur-Sur, sobre todo en la promoción del regionalismo en América del Sur (Saraiva 2010). Destacamos que, en esa estrategia, el punto central era reforzar el papel de Brasil como líder regional, ampliando las exportaciones e inversiones del país hacia sus vecinos y promoviendo la participación de empresas brasileñas en proyectos de infraestructura. También fue importante la cooperación de los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica). Con esos países Brasil tiene una relación diferenciada, China se volvió su principal socio comercial desde ese momento, mientras que con los demás tiene relaciones más restrictivas, como es el caso de Rusia, principal exportador de insumos agrícolas para Brasil (Soreanu Pecequilo 2008; Vigevani y Cepaluni 2012).

Desde 2003 hasta 2019 ningún acuerdo comercial relevante fue firmado directamente por Brasil o por medio del Mercosur, ese hecho es muy criticado por los sectores económicos, que acusan a los gobiernos de ese periodo de haber dejado al país fuera de las cadenas globales de valor, y de promover un aislamiento productivo. Aunque la dificultad para concretar acuerdos comerciales importantes y participar de cadenas globales de valor son hechos reales, Brasil todavía es un importante destino para las inversiones.⁸

⁸ Esta discusión sobre inversiones está mejor desarrollada en el capítulo 5 de este libro, "El papel de la inversión extranjera directa en el marco del regionalismo

En 2018, el gobierno de Michel Temer (2016-2018) participó de la conclusión de las negociaciones de un acuerdo de cooperación y libre comercio entre el Mercosur y la Unión Europea. La firma del acuerdo ocurrió hasta el año siguiente, durante el gobierno de Jair Bolsonaro (2019-2022) y no llegó a ser ratificado, justamente, por la política ambiental del gobierno brasileño que intensificó la deforestación de la Amazonía, lo que causó fuertes críticas y resistencias por parte de los gobiernos europeos. Este escenario, sumado a la nueva elección de Lula da Silva, en 2022, y la de Donald Trump, en 2024, impuso un nuevo incentivo para la conclusión del acuerdo, anunciada en diciembre de 2024, pero sigue buscando la ratificación de los Estados miembros.

La preferencia de Brasil por instituciones más formales, como el Mercosur y la Unasur (Unión de Naciones Suramericanas), es una diferencia importante con relación a México, que ha mantenido la política de negociar acuerdos de libre comercio. Más allá de las diferencias en cuanto a estrategia de desarrollo, los dos países han vivido momentos distintos a lo largo del siglo XXI. La llegada del Partido de los Trabajadores (PT) al gobierno de Brasil (Luis Inácio Lula da Silva, 2002-2010, y de Dilma Rousseff, 2011-2016) representó un giro hacia el centro izquierda y más cercanía con América del Sur, mientras que México tenía una agenda orientada hacia el norte. La distinción entre la posición regional de los países fue uno de los principales motivos para el incremento de la cooperación bilateral, que se analiza en las próximas secciones.

REGIONALISMO Y LIDERAZGO REGIONAL

Mientras que los dos países implementaban políticas económicas distintas, siempre mantuvieron la preocupación sobre su influencia regional. En la década de los ochenta, cuando México comenzó las reformas

latinoamericano: el caso de México y Brasil, 1990-2021”, escrito por Reyna Vergara González.

del Estado proteccionista bajo la égida de Estados Unidos, aún persistía la preocupación porque su influencia pudiera interferir en los asuntos internos de las naciones soberanas del continente, en particular, con la secuencia de conflictos en Centroamérica (El Salvador y Guatemala) y en el contexto de la Guerra Fría, en que las facciones enfrentadas recibieron el apoyo de Estados Unidos o de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS; Salaverry 1988; Starr 2006).

Sin la posibilidad de enviar apoyo directo, aunque fuese meramente retórico para defender el no intervencionismo militar estadounidense, México comenzó a decidirse por el multilateralismo y el apoyo de los países locales para lograr una solución pacífica a los problemas de la región. En 1983 formó el Grupo Contadora con Colombia, Panamá y Venezuela, con la finalidad de negociar la paz en Centroamérica. Este grupo se expandió en 1986, con el Grupo de Apoyo, que incluía a Brasil, Argentina, Perú y Uruguay, y juntos lograron encontrar una propuesta de paz para los conflictos armados de la región en 1987 (Salaverry 1988; Starr 2006; Weintraub 2006).

Los grupos Contadora y de Apoyo fueron las primeras iniciativas regionales, genuinamente latinoamericanas y exitosas, que reunieron los esfuerzos conjuntos de Brasil y México en la búsqueda de la paz. Esta experiencia llevó a la creación del Grupo de Río, en 1986, un foro de consulta sobre los problemas regionales de América Latina, en el que se trataron temas como la paz, el desarrollo económico, los derechos humanos y la democracia (Starr 2006; Weintraub 2006). Estos temas fueron recuperados en la primera década del siglo XXI, con la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC).

El objetivo principal de CELAC es propiciar un espacio de concertación política entre los países miembros, al tiempo que se establecen diálogos con terceros países o regiones, como en el caso de la Unión Europea y China. La participación en CELAC podría ser una oportunidad de aproximación entre Brasil y México, aunque no ha sido así en el pasado, por ejemplo, durante la presidencia *pro tempore* de México en la CELAC (2020-2021), Brasil suspendió su participación en el grupo.

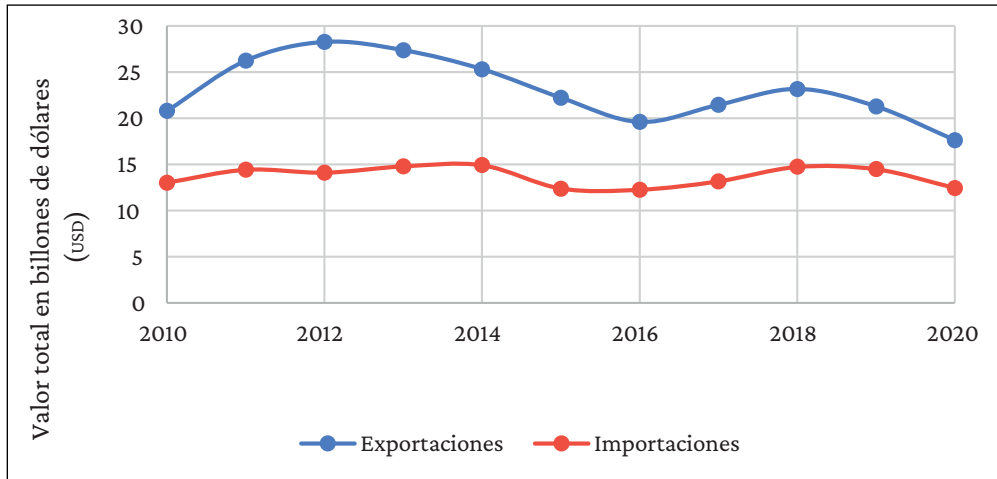
Aunque sea parte de los principales mecanismos de cooperación de la región, México ha permanecido como un actor aislado en medio de la ascensión de gobiernos de izquierda y centroizquierda en el continente, como el de Luiz Inácio Lula da Silva, en Brasil; el de Néstor Kirchner, en Argentina; el de Hugo Chávez, en Venezuela; el de Rafael Correa, en Ecuador, y el de Evo Morales, en Bolivia (Saltalamacchia Ziccardi 2011). Mientras que Brasil se fue apuntado como un actor de mediación y liderazgo, a través de su participación en el Mercosur y la Unasur, México ha mantenido su estrategia de integración hacia el norte y de acuerdos con bajo grado de institucionalización.

Una vez más, la existencia de espacios de concertación política compartidos por México y Brasil no representaron un estímulo para la intensificación de la cooperación entre ambos, pues ha permanecido una atmósfera de competencia por el liderazgo regional. Incluso en la literatura sobre política exterior de Brasil hay un cierto consenso acerca de que, para los representantes del gobierno brasileño, México representa más un competidor que un posible aliado (Vigevani y Cepaluni 2012; Vigevani y Ramanzini 2014).

La elección de México por su integración económica con Estados Unidos trajo consecuencias estructurales para sus relaciones con los países de América Latina y el Caribe. La apertura política consolidada en 2000 representó un “bono democrático” y la adopción de un discurso de fortalecimiento de los derechos humanos en México y en la región (Velázquez Flores 2010). La incorporación de esta agenda en la política exterior representó una serie de conflictos abiertos con Cuba y Venezuela, acusados por el gobierno mexicano de mantener regímenes autoritarios. En 2005, en ocasión de la IV Cumbre de las Américas, el gobierno mexicano fue criticado por injerencia y por representar los intereses de Washington. El episodio evidenció el distanciamiento de México de los gobiernos de centro-izquierda.

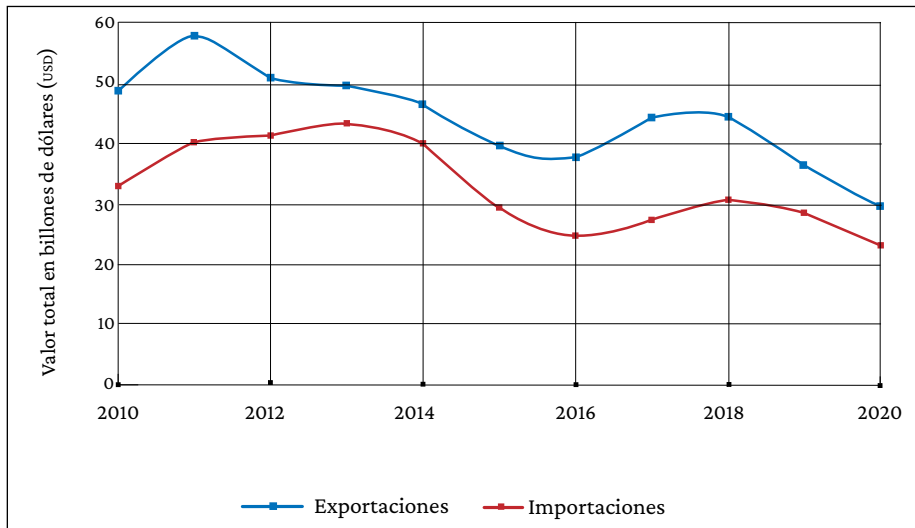
Desde el punto de vista comercial, el comercio exterior de México con América Latina se encuentra estancado, como se ve en la gráfica 1.

Gráfica 1
Comercio exterior México-América Latina (2010-2020)



Fuente: Elaboración propia con base en los datos de México, SE (2025).

Gráfica 2
Comercio exterior Brasil-América Latina (2010-2020)



Fuente: Elaboración propia con base en MDIC (2023).

Es posible verificar que hubo un incremento significativo de las exportaciones de México hacia América Latina, entre 2010 y 2012, que disminuyó en los años siguientes, mientras que las importaciones se mantuvieron razonablemente constantes. El estancamiento del comercio exterior entre México y la región sugiere que los acuerdos de libre comercio, como la Alianza del Pacífico, no fueron suficientes para dinamizar el intercambio comercial, que sigue concentrado en Estados Unidos.

Los datos de México pueden compararse con los de la gráfica 2, que nos muestra el comercio exterior entre Brasil y América Latina en el periodo 2010-2020.

El comercio exterior de Brasil con los países de América Latina disminuyó entre 2010 y 2020, así como se verificó con México; sin embargo, el intercambio comercial del país sudamericano con la región es del doble que el mexicano, en términos de volumen total, lo que sugiere que parte del liderazgo brasileño se manifiesta en el comercio exterior con América Latina, cuyas relaciones se mantienen más equilibradas que con Estados Unidos.

En las últimas décadas, la estrategia mexicana ha conseguido reforzar el papel de *global trader* (operador financiero global) del país, ampliando su participación en el comercio internacional, pero disminuyendo su influencia política, tanto en América Latina como en organismos multilaterales. Por otra parte, Brasil no ha conseguido ampliar significativamente su participación en el campo comercial, pero por breves momentos ha logrado posicionarse como un actor relevante en el debate internacional, en donde se le identifica, especialmente, como un líder natural de la región.

En suma, en los casos analizados, la coyuntura crítica del final del siglo xx produjo resultados bastante distintos. Mientras México buscó adecuarse a la nueva agenda internacional de liberalización comercial, acercándose a Estados Unidos y ampliando las alianzas comerciales, Brasil siguió un camino bien distinto, reforzando su preocupación por actuar con mayor intensidad en los espacios en que pudiera ejercer un papel de mayor liderazgo (en especial, en América del Sur), lo que

reforzó su autonomía con relación a Estados Unidos. En la próxima sección discutiremos cómo las distintas opciones presentadas al implementar las reformas neoliberales representaron un elemento importante de distanciamiento entre los dos gobiernos.

SIGLO XXI: DESCONFIANZAS Y APROXIMACIONES

A pesar de las diferencias apuntadas anteriormente en nuestro análisis, México y Brasil comparten un conjunto de características que, en teoría, podrían contribuir para la aproximación entre ambos: son las economías más grandes de América Latina, son los dos principales destinos de inversión extranjera directa (IED) en la región y poseen significativa capacidad de liderazgo político en las organizaciones internacionales. Además, son países en desarrollo y con notoria capacidad de producción de bienes manufacturados y participación en el comercio mundial —Brasil ocupa la vigésimo séptima posición, y México, la duodécima, según datos de la Secretaría de Economía (SE 2025)—.

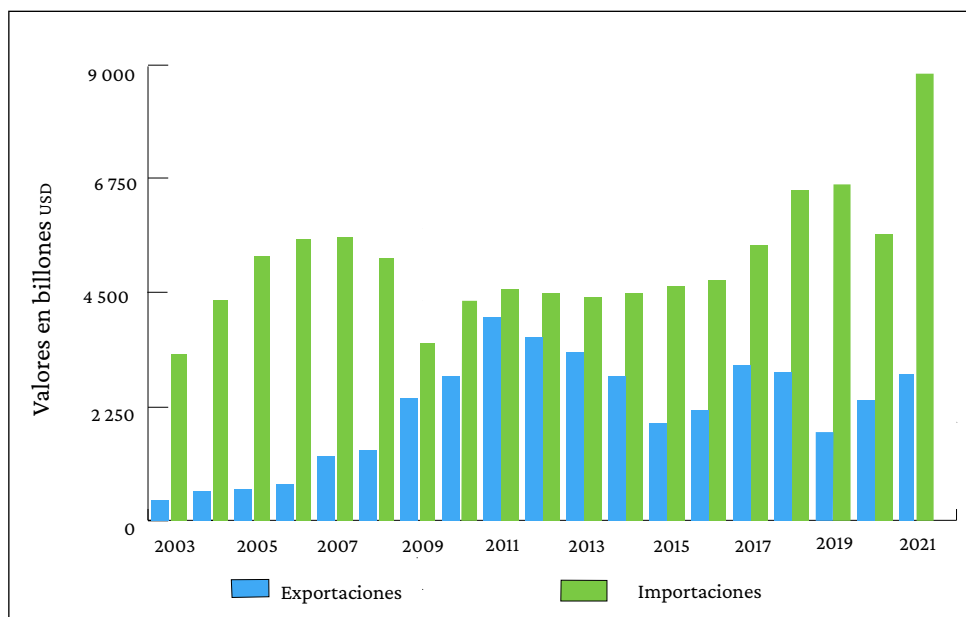
Aparte de las características comunes, el comercio bilateral todavía es un reto. Entre 2003 y 2021, el comercio bilateral entre México y Brasil ha crecido sustancialmente y ha pasado de 3.6 mil millones de dólares a 11.6 mil millones de dólares (SE 2025), como se verifica en la gráfica 3.

La gráfica 3 nos muestra el incremento del comercio entre México y Brasil a lo largo de la primera década del siglo XXI. Morales-Fajardo analiza a profundidad los efectos de estos acuerdos en el siguiente capítulo de este libro,⁹ pero es importante apuntar algunos aspectos que nos ayudan a comprender los cambios ocurridos.

Se verifica que, en 2003, las importaciones se encontraban en un nivel más alto que las exportaciones mexicanas con destino a Brasil. Su

⁹ “La paradoja en la relación bilateral Brasil-México: integración, desafíos y oportunidades para América Latina”, de María Esther Morales-Fajardo.

Gráfica 3
Comercio exterior México-Brasil (1993-2021)



Fuente: Elaboración propia con base en los datos de México, SE (2025).

incremento a partir de 2003 se atribuye al Acuerdo de Complementación Económica entre México y los miembros del Mercosur, que estableció el Acuerdo Marco (ACE 54) con el objetivo de crear un área de libre comercio. Mientras las negociaciones están paralizadas, las relaciones son reguladas por el ACE 55, que regula el sector automotriz, y el ACE 53, para otros productos. Estos dos ACE son la principal razón para el incremento de las exportaciones mexicanas hacia Brasil, sobre todo de vehículos y partes, como ya se mencionó.

Aunque el incremento en el comercio bilateral sea considerable, Brasil sigue siendo muy poco representativo en términos totales para las importaciones mexicanas —variando negativamente de 1.92 % en 2003 a 1.74 % en 2021—. Las exportaciones de México para Brasil, a su vez, registraron un incremento de 0.4 % a 0.7 % en el mismo periodo, pero se

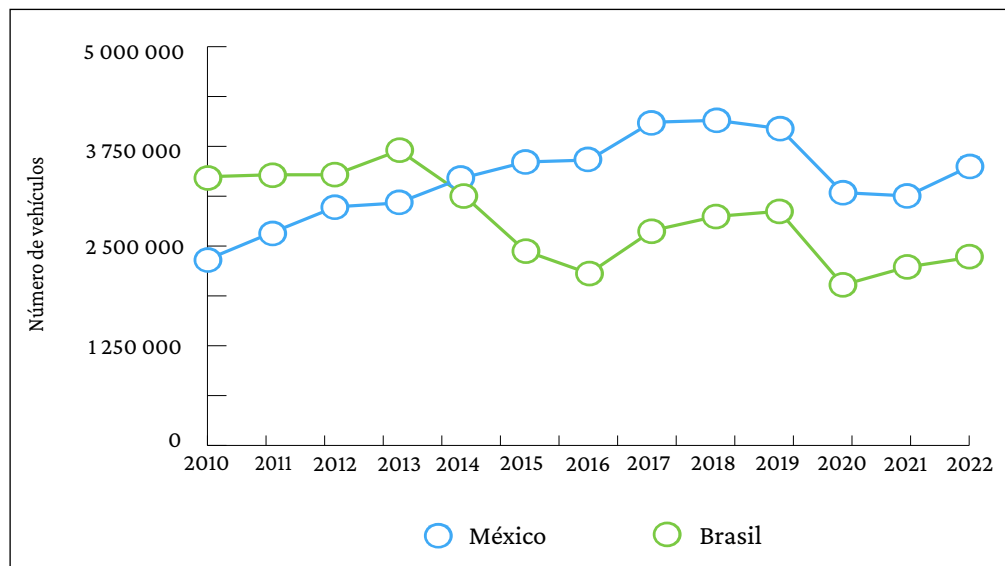
mantienen poco representativas en el total de las exportaciones mexicanas (SE 2025).

Algunos autores, como Avilla Rodrigues (2014), justifican el bajo comercio entre los países por la similitud entre sus economías y el bajo índice de complementariedad, lo que haría que sus empresas competirían entre sí en los mismos mercados. Esa conclusión era adecuada para explicar el contexto hasta finales del siglo xx, pero ya no corresponde con la realidad actual. La política económica mexicana de las últimas décadas ha impulsado una ampliación de los productos industrializados en sus exportaciones, mientras Brasil ha sufrido un fuerte proceso de reprimarización de su comercio exterior, para vender productos industrializados, prioritariamente, a sus vecinos del Cono Sur. Según datos de la Agencia Brasileña para la Promoción de Exportaciones e Inversiones (*ApexBrasil*, 2023), el sector de equipos de transporte, como vehículos de pasajeros, de transporte de mercancías y sus partes, representó 21.5 % de las exportaciones de Brasil hacia el Mercosur en 2022. A su vez, los productos primarios (soya, mineral de hierro y petróleo) representaron 75 % de las exportaciones brasileñas hacia China, en 2022.

Al observar la actual pauta comercial entre los países, verificamos que la composición del comercio exterior entre los dos está formada mayoritariamente por productos intermediarios. En 2021, las exportaciones de México a Brasil fueron de partes y accesorios de vehículos, automóviles tipo turismo y vehículos para transporte de mercancías. En el mismo periodo, las exportaciones de Brasil a México fueron de productos intermedios de hierro o acero sin aleación, habas de soya y automóviles tipo turismo (SE 2025).

Se observa, por lo tanto, que los países poseen pautas productivas más complementarias que competidoras. Mientras los productos vegetales tienen gran participación en la pauta brasileña, la mexicana está concentrada en productos manufacturados. El fenómeno es parte de un proceso de reprimarización de la balanza de mercancías y del incremento de la participación de los productos primarios en la composición de las

Gráfica 4
Producción de vehículos leves y comerciales
en Brasil y en México (2010-2022)



Fuente: Elaboración propia con base en los datos de OICA (2023).

exportaciones de Brasil, agravado por el *boom* de las *commodities* a lo largo de la primera década del siglo XXI.

La primarización de la balanza de mercancías de Brasil atribuye una nueva configuración a las relaciones comerciales con México, que han sido marcadas históricamente por el peso de la industria automotriz. La gráfica 4 nos enseña la producción de vehículos leves y comerciales en Brasil y México, entre 2010 y 2022.

A lo largo de la última década, la industria automotriz de Brasil ha pasado por una crisis de producción. La industria automotriz mexicana (IAM), a su vez, incrementó considerablemente la producción de vehículos leves y comerciales. Mientras la IAM asciende de manera sostenible, la industria automotriz brasileña (IAB) sufrió una caída entre 2013 y 2016, que coincidió con un periodo de crisis económica e inestabilidad político-

electoral en el gobierno de Dilma Rousseff (2011-2016). La industria automotriz brasileña logró una pequeña recuperación, pero no alcanzó los niveles de 2010. Los dos países enfrentaron una caída de la producción en 2020, debido a los efectos de la pandemia por COVID-19. Con la reapertura de la economía, la recuperación mexicana se muestra más expresiva que la brasileña y apunta hacia una tendencia al alza.

Carbajal Suárez y Murillo Villanueva apuntan, en su capítulo escrito para este libro,¹⁰ sobre la importancia de la industria automotriz para las economías de los dos países y su desarrollo reciente. Aquí anotamos que los resultados de la industria automotriz a lo largo de la última década reflejan las diferencias en la estrategia de desarrollo económico entre Brasil y México. Mientras la producción brasileña mira hacia el mercado interno, lo que justifica el impacto de la crisis de 2013-2016 en la producción de vehículos leves y comerciales, la producción mexicana se destina a la exportación, específicamente para el mercado de Estados Unidos. Según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA; 2023), Estados Unidos fue el destino de 73 % de la producción de vehículos ligeros en México, entre 2010-2022. Brasil fue el cuarto principal destino con 3 % del total, aproximadamente.

La opción estratégica mexicana de dirigir la producción de bienes manufacturados hacia el norte desarrollado, institucionalizada a través del TLCAN, posibilitó la inserción del país en las cadenas globales de valor gracias a la ventaja competitiva de acceso al mercado de Estados Unidos. La complementariedad económica con el vecino redireccionó prioridades y volvió más complejo el aprovechamiento de las relaciones con los países latinoamericanos, incluyendo a Brasil.

Los principales socios comerciales de México son Estados Unidos, Canadá, Unión Europea, Japón, Centroamérica y los integrantes de la Alianza del Pacífico. Todavía hay que destacar que cada uno de ellos tiene

¹⁰ “México y Brasil: comercio bilateral e industria automotriz en el marco del regionalismo latinoamericano”, de Yolanda Carbajal Suárez y Brenda Murillo Villanueva.

una importancia muy distinta, considerando que a Estados Unidos le corresponde el 80 % de las exportaciones mexicanas, aproximadamente (SE 2025). A su vez, Brasil tiene relaciones comerciales más diversificadas, sus principales socios comerciales en 2022 fueron China, Estados Unidos, Argentina, Países Bajos y Chile.

Las diferencias entre las balanzas de mercancías de Brasil y México se configuran como una oportunidad para el aumento del comercio bilateral y la profundización de las relaciones ya existentes. No obstante, una de las grandes dificultades es garantizar el interés del empresariado mexicano en dirigir parte de su producción hacia América del Sur, o sea, diversificar las relaciones económicas de México más allá de Estados Unidos, sobre todo porque gran parte de las industrias que actúan en México son estadounidenses.

Desde Brasil, aunque haya espacio para expandir las exportaciones de México, se debe tener en cuenta la importancia de diversificar la balanza de mercancías, de depender menos de los productos primarios y fortalecer la producción industrial para exportación. El ACE 55 fue considerado una oportunidad, sobre todo para la industria automotriz; sin embargo, 10 años después el gobierno brasileño amenazó con abandonarlo, lo que forzó a su revisión para suavizar los impactos negativos en la industria automotriz.

También hay oportunidades en el sector de energía renovable y de transformación de materias primas básicas, como componentes de hierro y acero. El proteccionismo brasileño sigue siendo un obstáculo especialmente en los sectores productores para el mercado interno. Comparada con la industria mexicana, la brasileña mantiene altos niveles de protección, incentivo fiscal y subsidios.

Para Espósito Neto y Figueiredo (2015) existiría una tensión permanente entre Brasil y México por una disputa velada de liderazgo, con México actuando muchas veces para inviabilizar pretensiones brasileñas, mientras la diplomacia brasileña promueve iniciativas que buscan aislar al país del norte. Es así que México ha presentado objeciones para la reivindicación de Brasil para tener un asiento permanente en el Consejo de

Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y ha disputado la indicación de comandos en organismos multilaterales, como en la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Al comienzo del siglo XXI, durante el periodo conocido como regionalismo post-liberal (Motta Veiga y Pólona Rios 2007), el gobierno de Luiz Inácio Lula da Silva adoptó la estrategia de hacer hincapié en la hermandad entre los pueblos en su discurso para la región, resaltando que las iniciativas de integración se fundamentarían no en lo comercial, sino en la pertenencia a una comunidad de valores e historia. La latinidad, que sería el elemento base de toda esa cooperación, tiene fronteras bien claras para la política exterior brasileña, que es restricta a América del Sur. Cuando se creó Unasur, el gobierno argentino mencionó la posibilidad de incorporar también a México, sugerencia pronto descartada por el lado brasileño.

Los dos países también presentan estrategias diferentes en lo que se refiere a la competencia entre Estados Unidos y China. Brasil y México son importantes mercados consumidores y proveedores de materias primas y productos intermediarios. México cuenta, además, con el acceso prioritario al mercado de Estados Unidos gracias al acuerdo de libre comercio y por ser un país de mano de obra barata. Brasil, por su parte, se configura como uno de los principales productores de carne, soya y mineral de hierro del mundo.

Desde un punto de vista comercial, China ocupa cada vez más espacio en el comercio exterior de los países latinoamericanos. En el caso de Brasil, en 2022, el país asiático fue destino de 31 % de sus exportaciones y de 22 % de sus importaciones, aproximadamente (MDIC 2023). En 2009 China se convirtió en el principal socio comercial de Brasil y tiene una importancia creciente en la concesión de inversiones extranjeras directas en el sector de infraestructura y energías renovables. Más allá de las oportunidades, las relaciones comerciales con China representan un gran reto para Brasil debido a la primarización de la balanza de mercancías, sobre todo, por el gran volumen de las exportaciones de mineral de hierro y soya.

Las relaciones comerciales de México con China son menos expresivas que las de Brasil, principalmente en las exportaciones. Según datos

de 2021 de la Secretaría de Economía (SE 2023), China representó cerca de 2 % de las exportaciones mexicanas y 20 % de las importaciones. Hay una relación triangular entre China, Estados Unidos y México, por la que las empresas instaladas en México importan los productos de China, le agregan valor internamente y los venden a Estados Unidos. El tema es objeto de varias investigaciones (Goodman 2023), que señalan la utilización de las ventajas comparativas de México como una posibilidad de inserción de productos chinos en el mercado de Estados Unidos. El endurecimiento de las medidas proteccionistas de Estados Unidos hacia China incrementa el rol estratégico de México como territorio clave para la instalación de empresas chinas, que buscan esquivar la legislación estadounidense, más restrictiva al comercio entre las potencias.

Los impactos en IED de las distintas estrategias adoptadas por Brasil y México son discutidos a profundidad por Vergara González en el último capítulo de este libro.¹¹ Nuestro análisis llama la atención para el hecho de que recientemente México ha pasado por un aumento de la producción tecnológica y un creciente flujo de migración de empresas. Sólo en 2021, el aumento de la IED China en México creció 76 % con relación a 2020; estas inversiones se concentran en el norte del país, debido a la proximidad con Estados Unidos. La instalación de esas empresas tiene como propósito la exportación para el mercado estadounidense y, como medio, burlar las restricciones y tarifas. La mayor parte de la IED es para empresas de producción de electrodomésticos, muebles, automóviles y camiones, componentes electrónicos y autopartes (Shimizu y Hinata 2022; Barría 2023). Sin embargo, según Barría (2023), hay obstáculos estructurales en México, como déficit energético, de agua, de seguridad y de componentes esenciales de producción.

Esta práctica es conocida como *nearshoring* (relocalización cercana), una estrategia de negocio que acerca a las empresas de los mercados de consumo para reducir costos de producción y aumentar la receta. Estados

¹¹ “El papel de la inversión extranjera directa en el marco del regionalismo latinoamericano: el caso de México y Brasil, 1990-2022”, Reyna Vergara González.

Unidos es el mayor mercado consumidor del mundo y México es, precisamente, la puerta de entrada productiva de este mercado.

Como consecuencia del *nearshoring* en México, la comunidad de negocios brasileña demostró preocupación por la pérdida de competitividad de los mercados nacionales. Esto puede ser visto en las demandas de los empresarios expuestas por la Confederação Nacional da Indústria (CNI) y el Consejo Empresarial Brasil-México (Cebramex), fundado en 2019, como parte de los esfuerzos para expandir la relación bilateral después de la entrada en vigor del ACE 55.

Según la CNI (Bonfanti 2020), la ausencia de tratados comerciales más amplios con México es un gran problema para Brasil, toda vez que, sin tratados bilaterales que faciliten la inversión extranjera, sin reglas comerciales y no comerciales bien definidas, se dificulta la instalación del capital brasileño en el país y la exportación a los mercados estadounidense y caribeño. Para los actores de negocios brasileños, la cuestión de productividad y competitividad es central en la expansión de las relaciones con México, una vez que el país está más integrado comercialmente con el mundo, tiene una red de acuerdos con muchos más países y está en el centro de movimientos actuales del capitalismo global. Los empresarios brasileños demandan un Acuerdo de Libre Comercio que vaya más allá de los ACE, que rompa barreras arancelarias importantes para fomentar el comercio bilateral y la inversión, incluyendo exenciones o mejores tarifas para los productos más comercializados, como manufacturados, motores automotrices y vehículos.

De acuerdo con un informe reciente del sector productivo de Brasil (Cebramex 2021), destaca la petición para retomar las negociaciones del Acuerdo de Libre Comercio Brasil-México, para aumentar la lista de productos con exención arancelaria y establecer normas en temas no arancelarios, como servicios, facilitación del comercio, inversión, barreras técnicas, medidas sanitarias y fitosanitarias. Entre otras reivindicaciones, podemos enumerar las siguientes:

Por parte de México, la Cámara Comercial México-Brasil (Camebra) expone algunas de las demandas del sector privado mexicano con relación

Cuadro 2
Demandas del sector empresarial brasileño al gobierno
en las relaciones bilaterales con México (2021)

Demanda	Razón
Profundización de las relaciones de Mercosur y Alianza del Pacífico	Agrandar la integración comercial en América Latina y asegurar acceso a mercados extranjeros.
Participación de México en el Sistema de Cooperación sobre Aspectos de Información Operacional y de Propiedad Industrial (Prosur)	Intercambiar información en propiedad intelectual entre los miembros del sistema, agrandar la competitividad y las inversiones en innovación.
Apoyo a la participación de Brasil en la OCDE	Los empresarios brasileños creen que la adhesión del país a la OCDE puede traer beneficios en la agenda de propiedad intelectual, tributación, apertura comercial y seguridad para inversiones en Brasil.
Eliminación de barreras comerciales a productos brasileños	Garantizar la exportación de carne de pollo y de puerco a México, y pedir la disminución de las tarifas de importación y el reconocimiento de los padrones sanitarios y fitosanitarios brasileños.
Revisión del Acuerdo de Evitación de Doble Tributación (ADT)	Disminuir costos de importación de servicios y garantizar envío de dividendos.
Acuerdo de Protección Social	Para garantizar que el trabajador de un país esté vinculado al sistema de previdencia de origen (pensiones), dada la creciente inversión extranjera Brasil-México y el flujo de trabajo internacional.

Fuente: Elaboración propia con base en Cebremex (2021).

al de Brasil. Publicaciones recientes muestran que entre ellas se destaca el interés por importar carnes, productos lácteos y ampliar el intercambio turístico y tecnológico industrial. Según la Cámara, la aproximación entre los dos es ventajosa para el sector privado por sus convergencias culturales, importancias económicas y relevancia regional (Camebra 2023).

Sánchez (2021), citando un informe de la Comisión de Comercio Exterior y Asuntos Internacionales de la Confederación de Cámaras Industriales, afirma que un bloque económico amplio en América Latina sería capaz de impulsar las relaciones económicas continentales y propagar la cooperación regional. Según el informe, el bloque debe ser impulsado por Brasil y México porque son las mayores influencias políticas y económicas de la región; sin embargo, las características compartidas no son suficientes para impulsar la cooperación, como discutimos a lo largo del capítulo.

Serbin (2021) llama la atención sobre el hecho de que ningún país latinoamericano está preparado para la coyuntura crítica, y las consecuencias de la guerra comercial entre Estados Unidos y China pueden ser catastróficas para las pequeñas y medianas potencias de la región. Los desafíos para una alianza estratégica Brasil-México son grandes y los movimientos internacionales de los dos siguen siendo en diferentes direcciones, por ejemplo, Brasil está buscando más integración con los BRICS e incluso ha propuesto la creación de una moneda única para el comercio intrabloque y también para Argentina (Rocha 2023; Hessel y Gonçalves 2023); a su vez, México, reforzó su vínculo con Estados Unidos y el mismo López Obrador ha declarado que la moneda de comercio internacional debe ser el dólar, por su confiabilidad (Rocha 2023).

De esta manera, México y Brasil presentan retos muy distintos en lo que se refiere a las relaciones con China y Estados Unidos. Mientras el gobierno mexicano podría utilizar las relaciones con China como una manera de diversificar sus relaciones económicas y, así, disminuir la dependencia con relación a Estados Unidos (principalmente en las exportaciones), el reto de Brasil es tener una balanza de mercancías con más participación de los productos manufacturados y no mayoritariamente de primarios o de bajo contenido tecnológico. La magnitud de los retos enfrentados por Brasil y México y sus características distintas dificultan la cooperación bilateral. Por eso, los dos países mantienen su preferencia por negociar de manera bilateral con las potencias, sin aprovechar las organizaciones regionales o los acuerdos existentes.

COMPLEMENTARIEDAD O COMPETITIVIDAD: ALGUNAS REFLEXIONES

La inexistencia de una articulación política entre México y Brasil dificulta la construcción de una estrategia latinoamericana de inserción internacional autónoma, como bien apuntan Miranda Delgado y Hoyos Valera (2022). Es posible ver movimientos de ambas partes, en el sentido de buscar un protagonismo en la región a partir de la articulación con algunos países, pero estos se muestran limitados, tanto en su capacidad de generar resultados más efectivos, como para lograr una consolidación con el tiempo.

Por una parte, los cambios políticos internos acaban provocando redireccionamientos en la política exterior y no garantizan la continuidad de estrategias de articulación regional. Por otra, la propia competitividad entre los dos países hace que sus iniciativas sean neutralizadas o limitadas, pues funcionan como trabas para la consolidación de una concertación política regional, que no promueve la necesaria convergencia.

Esa postura divergente es perceptible en las posiciones muchas veces adoptadas por esos países en las instituciones multilaterales. En la ONU, México no ha apoyado la postulación brasileña para ser miembro permanente del Consejo de Seguridad, y cuando México asumió la presidencia *pro tempore* de CELAC, Brasil se retiró del grupo; en la OEA, comúnmente los dos países apoyan a distintos candidatos para la elección de secretario general,¹² y encontramos la misma postura en otros organismos internacionales.

Directamente en la región, la competencia entre los dos países se revela en la promoción de distintos modelos de integración regional. Mientras México se involucra en proyectos con características muy fuertes del regionalismo abierto, especialmente con una lógica de promoción

¹² En 2005, México presentó la candidatura de Luis Ernesto Derbez, mientras Brasil apoyo a José Miguel Insulza. La misma dinámica sucedió en 2020, cuando Brasil apoyó la reelección de Luis Almagro, mientras que México se declaró opositor (Delgado y Valera 2022).

de mayor liberalización comercial, agenda de negociación básicamente centrada en comercio y bajísima institucionalidad; Brasil ha buscado impulsar procesos con una agenda más amplia, que abarca desde infraestructura hasta derechos humanos, centrados en una lógica más proteccionista, lo que ha dificultado la consecución de acuerdos de libre comercio con terceros países.

La conducción de estos procesos sigue una dinámica semejante a la propuesta en sus políticas exteriores: México busca insertarse en el escenario internacional como un actor en favor de la apertura económica y articulado con Estados Unidos, como se verifica en las relaciones con China; sin embargo, Brasil busca consolidarse como una potencia regional más autónoma y sigue una lógica defensiva en relación con la liberalización económica. En ese sentido, asume una postura más coherente con sus pretensiones de liderazgo que su competidor mexicano, porque acaba ganando un rol más protagónico en el ámbito multilateral.

Algunos autores señalan que, comparando el comportamiento exterior de Brasil y México, el primero ejerce una presencia diplomática más amplia en las organizaciones intergubernamentales, con liderazgo en las articulaciones que buscan reformar el sistema internacional (Miranda Delgado y Hoyos Valera 2022; Pinheiro y Gaio 2016; Schiavon y Figueroa Fischer 2019). También resaltamos el papel de la articulación política con China: México tiene dificultades para equilibrar sus relaciones con el país asiático. Hay algunos esfuerzos para encontrar puntos de cooperación comunes, principalmente en áreas como educación y cultura, pero según señalan Dussel Peters (2009), Flores-Macías y Sánchez-Talanquer (2019) y Blancas (2020), prevalece una desconfianza y desacuerdos con los chinos en las áreas políticas y diplomáticas, con narrativas diferentes en cuanto a valores y diferentes perspectivas sobre trabajo y comercio. Además, las nuevas cláusulas añadidas al TLCAN mediante la reforma de 2018 (por la que cambió su nombre a T-MEC), también implican nuevas disputas con China, ya que imponen barreras comerciales a países cuyo origen de los bienes o servicios “no siga las reglas de transparencia comercial y financiera”. Brasil, por su parte, tiene mayor libertad en las negociaciones

con los chinos y ha buscado calificarse como aliado estratégico, más allá de su relación comercial, usando su participación en los BRICS como un importante espacio de articulación política (Pinheiro y Gaio 2016).

En el corto plazo, la estrategia brasileña se ha mostrado más efectiva políticamente porque ha conseguido mantener al país como un actor relevante en los foros multilaterales (en especial, en los momentos en que tiene un gobierno más activo internacionalmente). En contrapartida, en el ámbito económico México ha conseguido insertarse de forma más efectiva y aumentar su importancia en el escenario internacional, así como impulsar una modernización industrial de su sistema productivo, lo que no ha ocurrido en Brasil, que en las últimas décadas ha sufrido un proceso de reprimarización de su economía.

De forma ideal, si fuera posible conciliar las dos estrategias a partir de una alianza cooperativa entre los dos países, quizás sea posible construir un real liderazgo en América Latina y fortalecer su papel en el sistema internacional. Hoy en día, la presencia de presidentes con afinidad política (ambos son representantes de la izquierda) podría ser un estímulo para ello. Sin embargo, eso implicaría que los gobiernos abandonaran sus trayectorias de política exterior implementadas en las últimas décadas, rompiendo con la lógica de *path dependence* existente hasta el momento, y para eso sería necesario que hubiera una coyuntura crítica suficientemente fuerte para estimular la ruptura con el pasado, lo cual no está puesto.

REFERENCIAS

- AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz). 2023. *Exportación de vehículos ligeros*. <https://www.amia.com.mx/exportacion-de-vehiculos-ligeros1/>.
- ApexBrasil*. 2023. “Perfil Mercosul, da ApexBrasil, traz mais de cinco mil oportunidades para exportadores brasileiros”. *ApexBrasil*, 3 de julio de 2023. <https://apexbrasil.com.br/br/pt/conteudo/noticias/perfil>

- mercosul-da-apexbrasil-traz-mais-de-cinco-mil-oportunidades-para-exportadores-brasileiros.html.
- Avilla Rodrigues, Romário de. 2014. “A análise das relações entre Brasil e México a través da observação de casos: a reforma do Conselho de Segurança da ONU e o ACE-55”. *Núcleo Prisma*. Santa Maria. UFSM.
- Barría, Cecilia. 2023. “O boom industrial que o México vive como alternativa ao ‘made in China’”. *BBC News Brasil*, 25 de febrero de 2023. <https://www.bbc.com/portuguese/articles/cy9dq7ovolpo>.
- Blancas, Maria. 2020. *China’s Economic Statecraft and its Effects: The Case of Mexico*, caps. 5-7, 107-198. Londres: King’s College, Universidad de Londres.
- Bonfanti, Cristiane. 2020. “Brasil e México precisam avançar na integração econômica”. *Agência de Notícias da Indústria*. CNI. <https://noticias.portaldaindustria.com.br/especiais/brasil-e-mexico-precisam-avancar-na-integracao-economica/>.
- Camebra (Cámara Comercial México-Brasil). 2023. *¿Por qué México y Brasil?* <https://www.camebra.mx/por-que-brasil-y-mexico>.
- Cebramex (Consejo Empresarial Brasil-México). 2021. *Agenda para o México*. Brasília: CNI.
- Clavijo, Fernando y Susana Valdivieso. 2000. “Reformas estructurales y política macroeconómica”. En *Reformas económicas en México, 1982-1999*, coordinado por Fernando Clavijo, 13-156. México: CEPAL; Estrategia y Análisis Económico, Consultores; Fondo de Cultura Económica.
- Collier, David y Gerardo L. Munck. 2022. *Critical Junctures and Historical Legacies, Insights and Methods for Comparative Social Science*. Maryland: Rowman & Littlefield.
- Covarrubias Velasco, Ana. 2010. *Cambio de siglo: la política exterior de la apertura económica y política*. Tomo IX, colección México y el mundo: historias de sus relaciones exteriores. México: El Colegio de México.
- Diario Oficial*. 1989. “Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994”. *Diario Oficial*. Poder Ejecutivo Federal, Estados Unidos Mexicanos. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/compila/pnd/PND_1989-1994_31may89.pdf.

- Dias Garcia Côrtes y Octávio Henrique. 2010. *A política externa do governo Sarney: o início da reformulação de diretrizes para a inserção internacional do Brasil sob o signo da democracia*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão; Ministério das Relações Exteriores do Brasil.
- Dussel Peters, Enrique. 2009. “The Mexican Case”. En *China and Latin America: Economic Relations in the Twenty-First Century*. Studies 49, editado por Rhys Jenkins y Enrique Dussel Peters, 279-379. Bonn: Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (DIE).
- Espósito Neto, Tomaz y Nicole Figueiredo. 2015. “Os (des)encontros nas relações entre o Brasil e o México de 2003 a 2013: um balanço preliminar”. *Conjuntura Austral*, núm. 6, 27-28.
- Flores-Macías, Gustavo A. y Mariano Sánchez-Talanquer. 2019. “The Political Economy of NAFTA/USMCA”. *Oxford Research Encyclopedia of Latin American Politics*. Nueva York: Oxford University Press. <https://oxfordre.com/politics/display/10.1093/acrefore/9780190228637.001.0001/acrefore-9780190228637-e-1662>.
- Franzoni, Marcela y Cristina Soreanu Pecequilo. 2019. “As relações bilaterais do México com os Estados Unidos: um balanço de 2000 a 2018”. *Carta Internacional* 14 (3). <https://www.cartainternacional.abri.org.br/Carta/article/view/972>.
- Governo de Brasil. 2021. *Como exportar ao México. Guia de exportação*. https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/invest-export-brasil/exportar/conheca-os-mercados/como_exportar_privado/como-exportar.pdf/2021mexico.pdf.
- Goodman, Peter S. 2023. “Por que empresas chinesas estão investindo bilhões no México”. *Estadão* 150, 28 de febrero de 2023. <https://www.estadao.com.br/economia/empresas-chinesas-investindo-bilhoes-mexico/>.
- Heredia, Blanca. 1995. “Las dimensiones políticas de la reforma económica en México”. *Serie Reformas de Política Pública*, núm. 34. Países Bajos: CEPAL.
- Hessel, Rossana y Rafaela Gonçalves. 2023. “Lula defende moeda única para transações entre os Brics; entenda proposta”. *Correio Brasi-*

- liense*, 14 de abril de 2023. <https://www.correiobraziliense.com.br/economia/2023/04/5087296-lula-defende-moeda-unica-para-transacoes-entre-os-brics-entenda-proposta.html>.
- Hirst, Monica y Leticia Pinheiro. 1995. “A política externa do Brasil em dois tempos”. *Revista Brasileira de Política Internacional* 38 (1): 5-23.
- Ives, Diogo. 2017. “A política externa do México durante o Estado neoliberal (1982-2012)”. [The Foreign Policy of Mexico during the Neoliberal State (1982-2012)]. *Brazilian Journal of International Relations* 6 (1): 149-164. <https://doi.org/10.36311/2237-7743.2017.v6n1.o8.p149>.
- MDIC (República Federativa do Brasil). 2023. *Secretaria de Comércio Exterior. Resultados do Comércio Exterior Brasileiro - Dados Consolidados*. https://balanca.economia.gov.br/balanca/publicacoes_dados_consolidados/pg.html#pa%C3%ADses.
- Menezes Klemi, Albene Miriam y Roberto Goulart Menezes. 2016. “Brasil e Mercosul: rumos da integração na lógica do neodesenvolvimentismo (2003/2014)”. *Caderno CRH* 29 (03). <https://doi.org/10.1590/S0103-49792016000400010>.
- Miranda Delgado, Rafael Gustavo y Alberto Hoyos Valera. 2022. “Latin America Looking for its Autonomy: The (Im)Possibility of Concerting between the Foreign Policies of Brazil and Mexico”. *Mural Internacional*, núm. 13, e70619. Rio de Janeiro. <https://www.e-publicacoes.uerj.br/muralinternacional/article/view/70619/>.
- Motta Veiga, Pedro da y Sandra Polónia Rios. 2007. “O regionalismo pós-liberal na América do Sul: origens, iniciativas e dilemas”. *Série Comércio Internacional*. Santiago: CEPAL, Divisão de Comércio Internacional e Integração.
- MRE (Ministério das Relações Exteriores). 2024. “Acordos bilaterais Brasil-México”. *Concórdia*. Atos Internacionais. Brasil: Ministério das Relações Exteriores (MRE-Itamaraty). <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/5786>.
- OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers). 2019. 2019 *Production Statistics*. <http://www.oica.net/category/production-statistics/2019-statistics>.

- OICA. 2023. *Production Statistics*. <https://www.oica.net/category/production-statistics/2021-statistics/>.
- Pinheiro, Leticia y Gabrieli Gaio. 2016. "Co-operation for Development, Brazilian Regional Leadership and Global Protagonism". En *Global and Regional Leadership of BRICS Countries*, coordinado por Stephen Kingah y Cintia Quiliconi. Nueva York: Springer, 67-92. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-22972-0_5.
- Rocha, Johnny. 2023. "Entenda como funcionaria a moeda comum entre Brasil e Argentina". *Jota Info*. <https://www.jota.info/tributos-e-em-presas/mercado/entenda-como-funcionaria-a-moeda-comum-entre-brasil-e-argentina-26012023>.
- Rocha, Jorge Antonio. 2023. "Mexico's President Says No to Brazil-Argentina Common Currency". *Anadolu Ajansy*, 25 de enero de 2023. <https://www.aa.com.tr/en/americas/mexico-s-president-says-no-to-brazil-argentina-common-currency/2796446#>.
- Rocha V., Alberto. 2003. "México y Brasil en el proceso de integración regional de América Latina y el Caribe: ¿rol de los subhegemones?". *Liminar. Estudios Sociales y Humanísticos* 1 (1): 26-44. México: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.
- Rosas, María Cristina. 2008. "México y Brasil: ¿buenos enemigos o amigos mortales?". *Revista Mosaico* 1 (1): 87-105.
- Salas-Porras, Alejandra. 2017. *La economía política neoliberal en México: ¿quién la diseño y cómo la hizo?* Ciudad de México: Akal.
- Salaverry, Jorge. 1988. "Evolution of Mexican Foreign Policy". *Heritage Foundation Reports*. Washington, D. C.: The Heritage Foundation.
- Saltalamacchia Ziccardi, Natalia. 2011. "México y América Latina: la vía multilateral". En *Los retos internacionales de México: urgencia de una mirada nueva*, coordinado por Guadalupe González y Olga Pellicer. Ciudad de México: Siglo XXI.
- Sánchez, Sergio. 2021. "Creación de bloque económico en América Latina debe comenzar con México y Brasil: Concamin". *El Heraldo de México*, 21 de septiembre de 2021. <https://heraldodemexico.com.mx/econo->

- mia/2021/9/21/creacion-de-bloque-economico-en-america-latina-debe-comenzar-con-mexico-brasil-concamin-337241.html.
- Saraiva, Miriam Gomes. 2010. “Política externa brasileira para a América do Sul durante o governo Lula: entre América do Sul e Mercosul”. *Revista Brasileira de Política Internacional* 53 (10). <https://www.scielo.br/j/rbpi/a/JpMhsQPLvpM6yP5vcZtPpfh/abstract/?lang=pt&format=html>.
- Schiavon, Jorge A. y Bruno Figueroa Fischer. 2019. “Los recursos y las capacidades de la política exterior de México (2012-2018)”. *Foro Internacional* 59 (3-4): 609-643. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=So185-013X2019000300609.
- SE (Secretaría de Economía). 2025. *Comercio exterior*. México: Secretaría de Economía, Gobierno de México. <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior>.
- Serbin, Andrés. 2021. “El Indo-Pacífico y América Latina en el marco de la disputa geoestratégica entre Estados Unidos y China”. *Colección Documentos de Trabajo*, núm. 45. Madrid: Fundación Carolina.
- Shimizu, Kosuke y Yusuke Hinata. 2022. “Chineses levam produção ao México para atender os EUA”. *Nikkei Asia Review*. globo.com. <https://valor.globo.com/mundo/noticia/2022/08/16/fabricas-chinas-migram-para-o-mexico-a-fim-de-evitar-tarifas-nos-eua.ghtml>.
- Soreanu Pecequilo, Cristina. 2008. “A política externa do Brasil no século xxi: os eixos combinados de cooperação horizontal e vertical”. *Revista Brasileira de Política Internacional* 51 (2): 136-153.
- Starr, Pamela K. 2006. “Mexican Foreign Policy”. En *Changing Structure of Mexico: Political, Social and Economic Prospects*, editado por Laura Randall. Armonk: M. E. Sharpe.
- Ubiraci Sennes, Ricardo. 2003. *As mudanças da política externa brasileira nos anos de 80: Uma potência média recém industrializada*. Porto Alegre: UFRGS.
- Velázquez Flores, Rafael. 2010. “Balance general de la política exterior de México 2000-2006”. En *Paradigmas y paradojas de la política exterior de México*, editado por Humberto Garza Elizondo, Rafael Vázquez

- Flores y Jorge A. Schiavon, 93-134. México: El Colegio de México; Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- Vigevani, Tullo y Gabriel Cepaluni. 2012. “*A política externa brasileira: a busca da autonomia, de Sarney a Lula*”. São Paulo: Editora UNESP.
- Vigevani, Tullo, Marcelo F. de Oliveira y Rodrigo Cintra. 2003. “Política externa no período FHC: a busca de autonomia pela integração”. *Tempo Social* 15 (2): 31-61.
- Vigevani, Tullo y Haroldo Ramanzini Junior 2014. “Autonomia, integração regional e política externa brasileira: Mercosul e Unasul”. *Dados* 57.
- Weintraub, Sidney. 2006. “Mexico’s Foreign Economic Policy”. En *Changing Structure of Mexico: Political, Social and Economic Prospects*, editado por Laura Randall. Armonk: M. E. Sharpe.

3

La paradoja en la relación bilateral Brasil-México: integración, desafíos y oportunidades para América Latina

*María Esther Morales-Fajardo**
Universidad Nacional Autónoma de México

INTRODUCCIÓN

La idea de la construcción de una integración regional o un regionalismo, como lo menciona Vásquez en el primer capítulo de esta obra,¹ está identificada por un proyecto político específico que busca la cooperación y la complementación de los actores participantes, la línea continua entre la cooperación y la integración regional. Sin embargo, ya desde los enfoques del funcionalismo regional (Dubé 2020; Malamud 2011; Söderbaum 2015) como de los más contemporáneos (Hettne 1996, 2005; Pasquariello Mariano, Nitsch Bressan y Luciano 2021), estos proyectos políticos conllevan también la idea del liderazgo de quien propone y articula los procesos de integración, lo que puede llevar, más tarde, a una competitividad entre los integrantes del proyecto (esta última idea, la propongo como supuesto).

Este capítulo orienta el análisis a las ideas de la competitividad y complementariedad entre las dos grandes economías latinoamericanas, Brasil y México, que han determinado las tensiones, los acercamientos,

* Deseo agradecer la labor de investigación, construcción de bases de datos y gráficas que realizó Abril Vega Hernández, becaria del proyecto PAPIIT IN300223.

1 “La permanencia del regionalismo en América Latina”, de Catalina Vásquez.

los vacíos y los retos en la relación bilateral, en ocasiones, en el marco de la búsqueda de un liderazgo regional.

El *Diccionario de la Lengua Española* (RAE 2022) menciona que la competitividad es la “rivalidad para la consecución de un fin”. En la economía clásica, la competitividad ha sido el fundamento de los teoremas sobre la pertinencia del libre comercio a través de las ventajas comparativas o aquellos recursos que deben dedicarse de forma exclusiva a la producción y que mejorarán los rendimientos en un marco de libre comercio y, por ende, lleva a un patrón de especialización productiva (Novelo 2001). La economía neoclásica y los nuevos estudios de la geografía económica han puesto énfasis en la competitividad. Michel Porter (1991a) introdujo este término, pero inicialmente se refería al ámbito empresarial para explicar la posición favorable de una organización en un sector y los mecanismos para establecer esa posición.

Posteriormente, Porter (1991a) retomó su conceptualización en el ámbito de las naciones y el comercio internacional, en el sentido de eliminar las restricciones y la protección al comercio y fomentar condiciones para la atracción de la inversión. Más aún, al ser un enfoque derivado de modelos gerenciales empresariales, la competitividad de las naciones mejora cuando el gobierno facilita las condiciones propicias para la productividad y la innovación.

En la economía contemporánea, la competitividad se ha vuelto un elemento importante para las empresas y los países, por lo que se han producido índices para medir este indicador y proporcionar información a los usuarios sobre el funcionamiento de los mercados, de las empresas, de los sectores, etc. Entre los índices más conocidos se encuentran los elaborados por el Foro Económico Mundial (FEM), el Instituto Internacional para el Desarrollo Gerencial (IMD, por sus siglas en inglés) o el Índice de Ventaja Comparativa Revelada (IVCR).

El último, combina las teorías del comercio internacional con la competitividad, mediante el uso de datos de comercio para calcular las ventajas comparativas (Balassa 1965). Este índice compara la participación de las exportaciones nacionales de un producto con la participación

de las exportaciones internacionales del mismo producto en el grupo comparativo.

Sobre los factores que inciden en la competitividad, Mizik (2021) señala que los países son competitivos cuando también son productivos, que los productos con mayor valor agregado son generalmente más competitivos y tienen mayores ventajas comparativas y cuanto mayor orientación a la exportación haya, más probabilidades existen para preservar la ventaja comparativa.

La complementariedad incorpora una relación de cooperación en la que cada actor añade un valor agregado en ese vínculo, es decir, un mejor aprovechamiento de los factores de producción (ALADI 2020). Drysdale (1967, en Quintana Romero, Kwon Mun y Álvarez García 2023) señala que la competitividad mide la coincidencia del patrón de las exportaciones con el de las importaciones de otro país geográficamente más cercano, que con respecto al resto del mundo. Al igual que en el caso de la competitividad, para medir la complementariedad comercial, el índice de intensidad comercial (ITC) es el indicador más utilizado para analizar si el valor del comercio entre los países involucrados es mayor o menor que la importancia que tienen en el comercio mundial, también evalúa si el país exporta más que sus socios comerciales con respecto de lo que el resto del mundo le vende en promedio (Anderson y Norheim 1993; Vaillant y Ons 2002).

Aunque, este trabajo no hace hincapié en la elaboración de un índice sobre competitividad (o complementariedad), estos hallazgos en la literatura especializada ayudan a entender la posición de dos grandes economías latinoamericanas y su reticencia a mejorar su relación comercial. Ambas economías están orientadas a la exportación y su intercambio comercial se basa en productos de valor agregado, que a su vez los coloca en las cadenas regionales de valor, al menos desde la perspectiva del sector automotriz.²

2 Para una mejor comprensión del tema automotriz en la relación bilateral Brasil-México, véase el capítulo de Carbajal Suárez y Murillo Villanueva, "México

No obstante, existen productos comerciales que pueden ahondar en una mejora del intercambio bilateral y desaprovechan las oportunidades que señalan los instrumentos del comercio firmados entre estos países. Una mejor complementariedad en algunos sectores, como el agroindustrial, podría incrementar el comercio bilateral.

Para profundizar en el camino de entendimiento y distanciamiento que ha tenido la relación comercial bilateral, es necesario conocer que, en el marco de los procesos de apertura económica que atravesaron las dos economías latinoamericanas desde finales de la década de los ochenta, la competitividad entre Brasil y México estuvo acompañada de una serie de características en la región, algunas con mayor énfasis y otras más discretas. En tanto que el liderazgo ha acompañado la relación bilateral en su competencia por influir en América Latina.

En primera instancia podría suponerse que, tras la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), en 1994, México habría renunciado a su liderazgo por la región latinoamericana, pero no a su competencia por los mercados de la región. La evidencia era clara: la firma de acuerdos de libre comercio, como Colombia (antes G3, junto con Venezuela, 1994), Chile (1998), Uruguay (2003), Centroamérica (2011) y la Alianza del Pacífico (2011).

En el caso de Brasil, el liderazgo y la competencia han sido características más evidentes y continuas en América Latina: desde la década de los noventa, con la creación del Mercosur y la propuesta del Área de Libre Comercio de América del Sur (ALCSA), hasta la concreción de la Unión de Naciones Sudamericanas (Unasur), en 2008; así como el despliegue de una política internacional como *global trader* (operador financiero global), que tomó como base a la región y tuvo su mayor auge durante el primer periodo de gobierno de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2007).

Por tanto, América Latina es la zona de competencia y liderazgo de estos dos países, lo que se refleja en las tensiones, acercamientos y vacíos

y Brasil: comercio bilateral e industria automotriz en el marco del regionalismo latinoamericano”, en este libro.

de la relación bilateral. En este capítulo se analiza exclusivamente la relación comercial entre los dos países, a partir de los instrumentos comerciales que regulan este intercambio desde finales del siglo XX.

Un primer apartado considera los antecedentes ríspidos de la relación bilateral, a raíz de la entrada en vigor del TLCAN y las modificaciones al marco latinoamericano de integración económica. En seguida se analizan las negociaciones que resultaron en los instrumentos comerciales y son el eje del intercambio comercial bilateral. Un tercer apartado muestra las estadísticas del comercio bilateral para, en un cuarto apartado, identificar los retos y las oportunidades que podrían profundizar la relación bilateral.

Las conclusiones apuntan sobre una participación marginal del comercio bilateral, en comparación con otros socios comerciales y el tamaño de los mercados que representan para sus sociedades, pero con una arista importante que podría profundizar la relación comercial de los dos países en el marco de sus acuerdos comerciales.

Este capítulo es un análisis cualitativo, a partir de información documental y el empleo de datos numéricos obtenidos en fuentes oficiales y regionales de ambos países para analizar el perfil del intercambio comercial, así como documentos especializados para conocer los procesos de negociación.

ANTECEDENTES DEL COMERCIO BILATERAL DESDE FINALES DEL SIGLO XX

Después de la crisis del endeudamiento de la década de los ochenta, ambos países transitaron por un proceso de liberalización económica y la necesidad de reincorporarse a la economía global, luego de dejar el periodo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI) que América Latina consolidó desde 1945.

Sin embargo, la forma de inserción global de estos dos países tuvo diferencias estructurales que han determinado su relación bilateral. En el caso brasileño, con la presidencia de Fernando Collor de Mello (1990-1992), el país buscó acercarse a los países desarrollados, comenzó a

articular su proyecto como futura potencia mediante el acercamiento y la reinserción a la economía global a través del regionalismo del Mercosur (Ojeda Revah 2017). De hecho, fue durante el gobierno de Fernando Henrique Cardoso (1993-2003) que se consolidó su papel como *global trader*, tomando como base su articulación a través de América Latina y, en particular, del proyecto del Mercosur. Este bloque económico-comercial aumentó el poder de negociación de la diplomacia brasileña en foros internacionales (Fernández de Castro y Soares de Lima 2005), aunque su estructura principal es de naturaleza intergubernamental y las decisiones son tomadas por los jefes y jefas de Estado, en algunos de sus órganos fundamentales, como el Foro Consultivo Económico-Social (FCES) tiene la representación de los sectores de la sociedad civil, grupos empresariales y sindicales que influyen en las negociaciones comerciales. De manera particular, los gremios de empresarios son actores esenciales para la política exterior brasileña.

Además de la consolidación del bloque comercial, se buscó el fortalecimiento de un multilateralismo en diversos foros internacionales, con el empuje de una reforma para obtener un asiento en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (Ojeda Revah 2017), inclusive.

Por su parte, México vinculó tanto la estrategia de desarrollo interno con su integración en el exterior, que configuró una política exterior económica basada en el pragmatismo y la institucionalización de la relación bilateral —casi exclusiva— con Estados Unidos, a partir del TLCAN. Dicha institucionalización se evidenció en el respaldo que le dio la economía estadounidense durante la crisis de 1995 (González 2001). De acuerdo con González (2001), de la política bilateral se transitó a una política pragmática activa y multilateral, mediante una serie de negociaciones comerciales con diversas economías desarrolladas (Europa y Japón), además de países del sur global, como los ya citados latinoamericanos. Sin embargo, la relación prioritaria siempre ha sido con Estados Unidos.

De hecho, a diferencia de Brasil, en donde otros actores no estatales pueden tener una mayor influencia en la política exterior y comercial, en el caso mexicano, el proceso de toma de decisiones pasa por una red

transgubernamental, la participación de élites gubernamentales y, en menor medida, no gubernamentales (González 2001), estos últimos en su mayoría, conformados por los importantes grupos económicos empresariales de gran poder adquisitivo, como el Consejo Mexicano de Negocios.

Por tanto, los dos países escogieron sus áreas y modelos de vinculación y/o reinserción en la economía global de forma distinta: uno (Brasil), como *global trader*, con base en el desarrollo de una potencia regional desde América Latina y, otro (México), con una relación institucionalizada con la economía más importante del mundo, en detrimento de otras regiones, en particular, la latinoamericana. La selección de estos intereses ha repercutido en la relación bilateral económica contemporánea que comenzaron a desarrollar a partir de la liberalización económica.

Esta relación económica estaba delimitada por los regionalismos que se habían creado desde la década de los sesenta, en el marco de la Asociación de Libre Comercio de América Latina y, posteriormente, su sustitución con la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). No obstante, fue hasta el regionalismo abierto cuando ALADI comenzó en realidad su proceso de evolución como marco regional del comercio latinoamericano.

México y Brasil habían establecido un Acuerdo de Complementación (ACE 9) en 1969, que se modificó en un Acuerdo de Alcance Parcial de Renegociación (AAP 9), en 1983, con base en lo previsto en el Tratado de Montevideo de 1980. Dicho instrumento tuvo por objetivo incorporar las concesiones otorgadas en el periodo 1962-1980 al nuevo esquema de integración de ALADI (1983). El AAP 9 preveía la concesión por parte de Brasil de elevados márgenes de preferencia arancelaria, que podrían llegar al 80 %, pero no eran generosos respecto a las concesiones mexicanas.

Sin embargo, con la definición de las nuevas prioridades comerciales en el marco de liberalización económica, México enfrentó dificultades con los socios de ALADI debido a la suscripción al TLCAN. Fue precisamente Brasil quien denunció la aplicación de la cláusula 44 del Tratado de Montevideo (ALADI 2020), la cual establecía que las ventajas, inmunidades y preferencias que los países aplicaran a productos originarios o destinados

a cualquier otro país miembro o no integrante de ALADI debían ser inmediatamente extendidas a los países en este proceso de integración.

México enfrentó la disyuntiva de salirse de este regionalismo o extender las ventajas otorgadas a los países del TLCAN, esto lo llevó a un proceso de negociaciones, en 1993, por parte del Consejo de Ministros de ALADI y a la aprobación del Protocolo Interpretativo del Artículo 44 del Tratado de Montevideo de 1980. Este instrumento creó una excepción al principio de nación más favorecida y concedió a los países integrantes de ALADI que fuesen parte de acuerdos no previstos y la posibilidad de suspender temporalmente la obligación que establece el artículo 44 (Hummer y Dietmar 1997).

Por medio del protocolo, México tuvo la posibilidad de otorgar compensaciones por el daño causado a los países de ALADI, mediante la negociación de Acuerdos de Alcance Parcial (AAP),³ instrumentos previstos para el funcionamiento del marco regional. De manera que la propuesta con los países del Mercosur fue comenzar una negociación con todo el bloque, bajo la estructura “4+1”, en 1995.

Sin embargo, la visión de la parte brasileña era que México había delimitado sus nuevos intereses centrados en América del Norte y, por tanto, era de poco interés seguir una relación de integración regional con América Latina. Además, ya desde ese momento había un bajo nivel de comercio entre ambas partes, una diferenciación entre las preferencias concedidas a los países del bloque y la competencia y preferencia comercial que ahora representaban los productos introducidos desde México hacia Estados Unidos, en detrimento de las condiciones de los productos exportados desde el Mercosur (Mercosur 1999).

³ Los AAP son instrumentos comerciales útiles en el marco legal de ALADI porque pueden participar uno o más países de este proceso, pero no la totalidad. Son acuerdos que buscan la convergencia comercial a través de la multilateralización progresiva entre países integrantes. Los más empleados son los Acuerdos de Complementación Económica (ACE) que pueden prever zonas de libre comercio o más selectivas y considerar sólo algunos productos o sectores productivos en específico. También pueden ser acuerdos comerciales, agropecuarios o de promoción del comercio (ALADI 2020).

Las negociaciones deberían concluir en 1997, pero las posturas de ambas partes distaban de un arreglo: Mercosur demandó preferencias bilaterales excepcionales, en tanto que México hizo concesiones más específicas, además de que Brasil denunció que los productos electrónicos, automotrices, bienes agropecuarios y agroindustriales enfrentaban una mayor competencia frente a los productos mexicanos (INTAL 1998).

Las condiciones financieras complicadas que atravesó Brasil, en 1998, también colocaron en desventaja la posición comercial de la nación sudamericana, que comenzó a adoptar una actitud más cauta con respecto a la apertura comercial; mientras que México profundizaba en su indiscriminada liberalización económica. Es decir, los países encontraron nuevamente una posición de alejamiento en esta relación bilateral.

Tanto el Mercosur, a través del Consejo Mercado Común, como el gobierno mexicano decidieron dar por terminada la negociación “4+1”. Sin duda, México había sido la parte perdedora con estas negociaciones fallidas, mientras que Brasil logró defender sus intereses en los sectores electrónico y automotriz, además de llevar las negociaciones hacia un ámbito bilateral.

Cuando se retomaron los acercamientos bilaterales al comienzo del siglo XXI, los resultados alcanzados con cada uno de los integrantes mercosureños fue diferente: se lograron renegociar las preferencias arancelarias con Paraguay, ampliar el Acuerdo de Complementación con Argentina (ACE 6) e incluso avanzar hacia un libre comercio con Uruguay (ACE 5); en el caso de Brasil la negociación fue más complicada.

Brasil decidió no renovar el AAP 9 en 1997, por lo que la relación comercial se rigió bajo el esquema de la preferencia arancelaria regional (PAR)⁴ de la ALADI que otorgaba márgenes de apenas un 20 %. Si bien, Brasil se encontraba centrado en sus esfuerzos por estabilizar la economía

⁴ La preferencia arancelaria regional (PAR) hace alusión a la reducción porcentual de los aranceles aplicados a las importaciones desde terceros países, que los países de ALADI se otorgan de forma recíproca sobre las importaciones de productos originarios de sus respectivos territorios. Este mecanismo se establece en el artículo 5 del Tratado de Montevideo (ALADI 2020).

debido a la crisis de 1998, también era cierto que la oposición brasileña se debía al desacuerdo con Argentina por haber renegociado la vigencia de su ACE (6) con México, que otorgó mayores concesiones arancelarias, sin mantener una “solidaridad negociadora” con el bloque de Mercosur (INTAL 2001).

Además de la participación de las cancillerías en el proceso de negociación, uno de los actores importantes fue la Confederación Nacional de la Industria Brasileña (CNI), que se opuso a la renovación del AAP 9 porque acusaba poco interés de la parte mexicana debido a su mejor posición comercial por el TLCAN y los acuerdos negociados con el resto de los países del Mercosur. Por ejemplo, con estos instrumentos, para entrar a Brasil, los tubos de acero mexicano tenían que pagar entre 60 y 80 % menos de arancel que terceros países, y el porcentaje incluso llegaba al 100 % en productos como los aceros planos (Mercosur 1999).

No obstante, existieron representantes empresariales que se opusieron a esa decisión de la CNI: la Asociación Brasileña de la Industria Químico-Farmacéutica (ABIFINA, por sus siglas en portugués) y la Asociación Brasileña de Industrias Médico-Hospitalarias (ABIMED) porque se beneficiaban del intercambio con México. Es notorio que, en este proceso de negociación, las cámaras empresariales brasileñas tenían un mayor protagonismo en comparación con las mexicanas, que seguramente ya estaban más adaptadas y cómodas con la participación en el mercado estadounidense.

Sin la renovación del AAP 9, comenzó a regir la PAR, el comercio bilateral se desaceleró y las importaciones brasileñas quedaron sujetas al pago adicional de 25 % sobre el valor del flete marítimo (Mercosur 1999).

La relación comercial bilateral regida bajo el esquema de la PAR, si bien no se detuvo, sí puso este intercambio en el punto más bajo de la institucionalidad para dos grandes economías que no supieron dejar atrás sus diferencias en materia de competitividad y visiones sobre su integración a la economía global.

Sin un acuerdo formal que mejorara las condiciones de comercio bilateral, en la Reunión de Ministros de ALADI en 1998, la canciller mexi-

cana Rosario Green —a pesar de sostener un discurso abiertamente a favor de una mayor liberalización comercial y en oposición al proteccionismo—, invitó al Ministro de Relaciones Exteriores de Brasil, Luiz Felipe Lampreia a reanudar las negociaciones (ALADI 1998a; 1998b). En el debate de esta reunión de ministros se observó claramente la visión de ambos países, sustentada por sus cancilleres, sobre la apertura mexicana y el proteccionismo comercial brasileño.

Pese a la inexistencia de una relación comercial institucional, el intercambio de los dos países siguió fluyendo como se evidencia en el cuadro 1 de la siguiente sección. Por tal motivo, la cancillería brasileña, junto con el sector empresarial de ese país, reinició negociaciones bilaterales centradas en el sector automotriz.⁵ Con una industria similar establecida en ambos países desde la época de la industrialización por sustitución de importaciones había intereses por mejorar las condiciones de intercambio comercial.

Se impulsaron negociaciones en torno al sector automotriz y, en abril de 2000, los dos países comunicaron la conclusión de un nuevo acuerdo que estableció cuotas anuales de 40 mil unidades de vehículos para el primer año y 50 mil para el segundo. Los aranceles brasileños y mexicanos bajaron a un 8 % con el ánimo de impulsar el comercio en este sector industrial (INTAL 2000).

Las negociaciones también involucraron los requisitos de origen de los automóviles, debido al temor de la parte brasileña de que México pudiera introducir vehículos que emplearan autopartes con una mayoría de insumos procedentes de Estados Unidos o de algún país de Asia. Otros temas negociados fueron la solución de controversias, la propiedad intelectual y los mecanismos de salvaguardias, sin embargo, sólo se logró una negociación exitosa, de entre 30 y 40 %, de un total de 1 500 productos involucrados (INTAL 2000).

La etapa final de estas negociaciones coincidió con las elecciones mexicanas, en las que Vicente Fox Quesada (2000-2006) obtuvo la victo-

⁵ Véase el capítulo de Carbajal Suárez y Murillo Villanueva, antes mencionado.

ria. Como presidente electo, Fox hizo una gira por Sudamérica, incluyendo una estancia en Brasil, en donde se reunió con empresarios, dirigentes políticos y el presidente brasileño. En respuesta, el presidente Cardoso acudió a la toma de protesta de Fox y, en febrero de 2001, el Secretario de Relaciones Exteriores mexicano, Jorge Castañeda, hizo una visita de trabajo a Brasil y, aunque en sus intervenciones omitió las diferencias en las negociaciones en los sectores químico y agrícola, su presencia sí tuvo influencia, porque un mes más tarde se obtuvo la renegociación del AAP 9.

En marzo de 2001, las cancillerías y los empresarios de ambos países acordaron preferencias arancelarias a 110 artículos vinculados con el sector automotriz y neumáticos, que fueron protocolizadas en el AAP 9, además, introdujo la mención de que este tratado concluiría su vigencia cuando comenzara un acuerdo entre México y el Mercosur. Sin embargo, mientras que con Uruguay se cubría prácticamente todo el universo arancelario (ACE 5), con Argentina y Paraguay la cobertura era de entre el 20 y 30 %, respectivamente; con Brasil sólo se alcanzó el 15 % (Clavijo 2001).

Lo cierto fue que los empresarios no se equivocaron porque este acuerdo inicial permitió retomar el proceso de negociaciones en un formato “4+1” y marcó el antecedente más importante para el futuro de la relación comercial del Mercosur, en especial, con Argentina y Brasil, y México sobre el intercambio en el sector automotriz. Ese acuerdo dejó fuera importantes demandas de cada país; por ejemplo, México deseaba mayores preferencias en el sector eléctrico y Brasil las demandaba para productos cárnicos y artículos de cuero.

EL EJE COMERCIAL DE LAS DOS ECONOMÍAS: ACE 53 Y ACE 55

El cuadro 1 muestra el comportamiento de las importaciones anuales de Brasil hacia México. Es interesante observar que, a pesar de que la relación bilateral se rigió bajo el esquema de la PAR, las importaciones tuvieron una tasa de crecimiento anual de 19.95 %; más aún, en el año 2000, estas mercancías crecieron hasta 37.4 por ciento.

Cuadro 1
Importaciones de Brasil hacia México 1997-2002
(miles de millones de dólares)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Importaciones	869 338	1 037 780	1 128 875	1 802 908	2 101 272	2 564 997

Fuente: Elaboración propia con datos de SE (2023).

La tendencia del comercio bilateral avanzó más allá de los diferendos entre los gobiernos latinoamericanos. De hecho, fueron los empresarios y, entre ellos, los transnacionales de Volkswagen, quienes alentaron el nuevo acercamiento entre los dos países para tener acceso a una renegociación en el sector automotriz, como se mencionó en el apartado anterior.

México fue invitado a la Cumbre de Presidentes del Mercosur en julio de 2002, pero si el gobierno mexicano quería acceder a una negociación en bloque, primero tendría que solventar las diferencias con el gobierno brasileño. De forma que, antes de la reunión del Mercosur, se reunieron los presidentes Fernando Henrique Cardoso (1998-2003) y Vicente Fox (2000-2006) y acordaron preferencias arancelarias de un promedio de 68 % para 795 productos, de los que 150 eran agrícolas y 645 industriales (Morales-Fajardo 2011). Este acuerdo se concretó y se volvió protocolar en el marco de ALADI como el Acuerdo de Complementación Económica (ACE) 53 y dejó sin efectos el anterior AAP 9.

Este acuerdo busca mejorar la relación comercial de productos químicos, bienes de capital, industrial metal-mecánica, fotografía, celulosa y el sector agroalimentario. Además, incluye regulaciones sobre normas técnicas, procedimientos de evaluación de conformidad, medidas sanitarias y fitosanitarias, reglas de origen, salvaguardias, prácticas desleales, solución de controversias y el fomento de la inversión recíproca.

En el caso de las reglas de origen es importante destacar que fue uno de los puntos preocupantes para los negociadores brasileños. Se establecieron tres parámetros: el primero fue que los productos fueran introducidos por completo en el territorio de una o ambas partes, a partir

de materiales que se clasifican como procedentes de países signatarios por ser obtenidos totalmente de ellos. El segundo criterio estableció que fueran elaborados con materiales no originarios, pero a través de un proceso de producción hecho en su totalidad en el territorio de una o ambas partes. El último parámetro fue que tuvieran cierto contenido regional o determinado proceso productivo (Embajada de México en Uruguay 2003).

Las partes negociaron que la emisión de los certificados de origen se hiciera con base en las disposiciones de ALADI. En tanto que en el caso de las salvaguardias se acordó una investigación previa y el mantenimiento de un trato preferencial por cupos, además de la aplicación por un año (prorrogable a otro más).

En materia de cooperación económica, el acuerdo dispuso programas para la promoción comercial, las ferias comerciales, seminarios y estudios de mercado, entre otras actividades para aprovechar las ventajas negociadas.

El ACE 53 reflejó tanto la experiencia comercial acumulada por México, desde la firma del TLCAN y otros tantos acuerdos de libre comercio, en la que se habían negociado la apertura de sectores fundamentales para el comercio exterior del país y los principales detalles que obstaculizaban el comercio (reglas de origen, prácticas desleales, normas técnicas, etc.), hasta el fomento a la inversión desde sus socios comerciales. México estaba, por tanto, consolidando un modelo de apertura y liberalización económica que tenía como principal componente una política comercial pragmática.

Mientras que, para Brasil, la negociación representaba un incentivo más para diversificar los vínculos comerciales del país y defender los intereses brasileños, desde el acercamiento con países no desarrollados, como México (Ojeda Revah 2017). Al igual que con Fox, era una forma de consolidar la liberalización económica en el marco de la economía global y propiciar las condiciones para una recuperación económica del país, después de la crisis de 1998.

En ese sentido, la relación bilateral encontraba puentes entre ambos países: solventar una diferencia económica entre las dos economías y caminar hacia una negociación con el bloque de América del Sur.

En julio de 2002, México fue invitado especial en la reunión de presidentes del Mercosur, que se realizaría en Buenos Aires. Sin duda, México presentaba una mejor posición económica que los cuatro países mercosureños y la estrategia del gobierno de Fox fue recalcarlo a sus contrapartes.

El objetivo prioritario de Fox no era un acuerdo comercial con el Mercosur, sino convencer a los cuatro integrantes de este bloque de la conveniencia de firmar un tratado continental: el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA)⁶ (Morales-Fajardo 2011). La negociación de este acuerdo continental, centrado en los intereses estadounidenses, podría haber afectado las exportaciones mexicanas beneficiadas en el TLCAN, por efecto de la desgravación arancelaria extensiva hacia el resto del continente. Y, eventualmente, la oferta de los productos sudamericanos podría haber representado un componente importante para la competitividad de los productos mexicanos en los mercados norteamericanos (Gazol Sánchez 2005); es decir, a quien menos beneficiaba este instrumento era a México, pero el gobierno de Fox se empeñaba en lograrlo.

Es necesario tomar en consideración la posición del resto de los países del Mercosur, ya que se trataba de una negociación en bloque. Argentina y Uruguay tenían dificultades financieras derivadas de la crisis que atravesaron entre 2001 y 2002, debido a la excesiva liberalización financiera

⁶ En 1990, el presidente George Bush planteó la Iniciativa de las Américas para hacer del continente una región sin restricciones al comercio recíproco, la iniciativa también contemplaba la creación de un fondo de 1 500 millones de dólares para inversiones y un mecanismo de reducción de la deuda. Posteriormente, Clinton modificó la propuesta inicial y puso en marcha las negociaciones, en las que el libre comercio era uno de los más de 20 temas que ahora contenía la nueva iniciativa. Además, se prefirieron negociaciones hemisféricas que, no consideraban las condiciones y necesidades específicas de los países latinoamericanos, en especial, los más pequeños, y que estaban a favor de los intereses y necesidades de Estados Unidos (Gazol Sánchez 2005).

y al mal manejo del sistema bancario de sus países.⁷ Al gobierno argentino le interesaba mantener una relación cordial con México, para que este país sirviera como soporte político ante Estados Unidos y los organismos internacionales, lo que facilitaría los paquetes de rescate financiero (Baig 2002).

El presidente Eduardo Duhalde ocupaba la Presidencia *pro tempore* del Mercosur y tenía como objetivo lograr un consenso con los países del bloque para encarar las negociaciones con el tesoro estadounidense y el FMI, a través de la intermediación que pudiera lograr el gobierno mexicano.

A esto, se agregó el acuerdo previo entre Brasil y México, que fue la luz verde para la aceptación de los cuatro países del Mercosur para comenzar las negociaciones en torno a un ACE con la economía mexicana.

Con un esquema “4+1” comenzaron las negociaciones para la firma de dos ACE entre Mercosur y México, el primero (ACE 54) fue firmado en la reunión de presidentes del Mercosur y, el segundo (ACE 55), en septiembre de 2002. El primero es parecido a un acuerdo marco, delimitado al libre comercio mediante la desgravación arancelaria y no arancelaria para el comercio y la inversión recíprocos. Asimismo, consideró el establecimiento del ACE 55, una comisión administradora del acuerdo y su

⁷ La crisis financiera argentina se debió a la excesiva desregulación financiera y al manejo del sistema de convertibilidad fija con respecto al dólar, lo que provocó una dolarización en los depósitos bancarios y una cotización del tipo de cambio equivocada (Rapoport 2007). El resultado fue establecer “el corralito”, una medida establecida por el gobierno argentino para impedir que los ahorradores retiraran su dinero de los bancos, evitar una fuga de capitales y la devaluación, ambas consecuencias que sí ocurrieron; además de una crisis política que, en diciembre de 2001, llevó en dos semanas a la sucesión de cinco presidentes, hasta el arribo del peronista Eduardo Duhalde (2002-2003). En tanto que Uruguay se vio contagiado por la fuerte relación comercial con Brasil y Argentina, que al tener una crisis provocó un impacto en el turismo de este país, además de un contagio de fiebre aftosa que afectó las exportaciones de cárnicos. Pero el detonante más directo fue el grado de conexión financiera, sobre todo de los bancos Galicia y Comercial, que se encontraban vinculados a las operaciones con la economía argentina y al aplicar “el corralito” causó la descapitalización del sistema bancario uruguayo, con la consecuente fuga de capitales y devaluación (Cruz y Lapa 2021).

vigencia hasta que fuese sustituido por un tratado de libre comercio entre ambas partes.

El ACE 55 se centró en el comercio del sector automotriz y los sectores derivados de él, de manera que incluía automóviles, vehículos de carga, autobuses de pasajeros, carrocerías, remolques, semirremolques, tractores agrícolas, cosechadoras, maquinaria agrícola y maquinaria vial autopropulsadas (DOF 2002).

El acuerdo incluyó un sistema de cuotas anuales bilaterales para la entrada de vehículos sin arancel, desde el primer año se ofreció un cupo de 396 mil vehículos, hasta alcanzar los 534 mil en el quinto año, de forma que la meta se lograría en un periodo de transición hasta 2011 conforme a lo negociado de forma bilateral con cada país del Mercosur y México (DOF 2002). El tratado también estableció especificaciones en cuanto a las reglas de origen, la administración del acuerdo, la solución de controversias y la adhesión a otros países de ALADI.

Al principio, en cuanto a las reglas de origen, se estableció que los materiales no originarios no deberían exceder el 50 % del valor del bien. En particular, un producto automotriz era considerado original si como resultado del proceso de manufactura hecho enteramente en Argentina o Brasil, el índice de contenido regional era al menos del 60 % y, en el caso de México, era del 20 % en 2002 y 2003; del 25 % en 2004; del 27 % en 2005, y del 30 % a partir de 2006 (DOF 2002).

De la misma forma que el ACE 54, este acuerdo sería sustituido en caso de conseguirse un tratado de libre comercio entre Mercosur y México.

En 2003, ambos países firmaron el primer protocolo adicional por medio del cual se introdujo el régimen de solución de controversias, que contiene los mecanismos, procedimientos y códigos de conducta. Como se observará en el apartado siguiente, la relación comercial de Brasil se incrementó notablemente —la mayor parte de las ventas brasileñas son productos manufacturados y relacionados con la industria automotriz—, en los primeros años fue por medio de las marcas Ford y Volkswagen con los autos Ford K y Polo, respectivamente (Morales-Fajardo 2011).

Visto desde el lado de México, y aunque se detalla en el análisis estadístico, en la gráfica 1b se observa el incremento de las importaciones brasileñas a la economía mexicana, el correspondiente ascenso del déficit comercial mexicano desde 2002 (cuando ya estaban firmados los ACE 53 y 55) hasta alcanzar su punto máximo en 2006 y un saldo comercial negativo que sólo se recuperó entre 2011 y 2014.

Ciertamente, el incremento en el precio de las materias primas incentivó las mercancías brasileñas y el valor de sus importaciones fue de más de 5 500 millones de dólares (mdd). Con ambos acuerdos comerciales, México se convirtió en el segundo socio comercial de la región de ALADI, con una tasa promedio de crecimiento de las exportaciones brasileñas de 18 %, superior a la tasa promedio de crecimiento con el resto del mundo (16.9 %). De lado de la recepción de flujos de capital provenientes de México, se invirtieron 6 500 mdd, la mayor parte de ellas hechas por el Grupo Carso al controlar las operaciones de Embratel, Teleming y Claro, con inversiones de casi 5 000 mdd (Morales-Fajardo 2011).

En ese sentido, la consecución de ambos acuerdos comerciales benefició a Brasil, que logró diversificar su comercio con países del sur global y atraer a los inversionistas mexicanos.⁸ En tanto que México, no logró convencer ni a Brasil ni a los países del Mercosur para la suscripción del ALCA. Más aún, Brasil logró aprovechar la ventaja que le ofreció la economía mexicana para insertarse al mercado estadounidense y los gobiernos subsecuentes sacaron el mayor beneficio de ambos instrumentos comerciales entre los dos países.

En el aprovechamiento de estos acuerdos, la parte brasileña logró la ampliación de márgenes de preferencia de entre 20 y 30 % en el ACE 53. En tanto que, al ir disminuyendo la ventaja comercial y acercarse el periodo de transición al libre comercio en el ACE 55, los brasileños aplicaron de nuevo una negociación comercial favorable. Desde el periodo de la Gran Recesión, el saldo negativo de la balanza comercial mexicana comenzó a

⁸ Para una mejor comprensión de la inversión recíproca entre las dos economías, véase el capítulo de Vergara González en esta obra.

reducirse, de los 1 800 mdd, en 2008, a 546 mdd, en 2010, para finalmente registrar un superávit comercial de 329 mdd, en 2011, justo en el año en que debía darse la transición hacia el libre comercio en el sector automotriz (SE 2023).

En febrero de 2011, el gobierno brasileño solicitó a México la revisión del acuerdo; según la CEPAL (2012), los vehículos de pasajeros incrementaron en el peso de las exportaciones mexicanas, de 2.94 %, en 2003, a 48 % en 2011; además, el volumen de ventas se incrementó en más de 155 mil unidades. Estas tendencias eran acordes a los criterios establecidos en el ACE 55. Ante estas evidencias, Brasil alegó un creciente déficit en el comercio de vehículos ligeros, entre los modelos que este país sudamericano adquiriría de México estaban: March, Tiida, Sentra (todos ellos de Nissan), Fusion (Ford), Jetta (Volkswagen) y Fiat 500.

Desde 2009, Brasil también había registrado un saldo negativo en el comercio de vehículos de remolques y carrocerías de 3 mil mdd a 8 200 mdd (Morales-Fajardo y Serrano Hernández 2012).

La Secretaría de Economía de México (SE 2012) mencionó que la contraparte sudamericana alegaba la pérdida de competitividad de la industria brasileña, que había sido perjudicada por la apreciación de su moneda (en 1.56 dólares en junio de 2011 y 1.71 dólares en febrero de 2011) y que llevó a un aumento en el consumo de autos mexicanos más baratos. Por tanto, la idea del gobierno brasileño era otorgar una mayor protección comercial a su industria automotriz.

Morales-Fajardo y Serrano Hernández (2012) analizaron que las armadoras instaladas en Brasil requieren de autos y autopartes mexicanos y entre las marcas comunes en ambos países estaban: Ford, Honda, Volkswagen, Nissan y Mazda. Con lo que, de volver a un esquema de cuotas, esta última armadora japonesa que había hecho una inversión de 500 mdd en el Bajío mexicano, amenazó con buscar otros mercados de diversificación (*CNN Expansión* 2012).

Desde entonces, la negociación final, cada vez que está a punto de transitar hacia el libre comercio regresa al esquema de cuotas y aumenta en el contenido regional, que beneficia a Brasil. En 2011 se establecieron

cupos de 1.45 mdd, 1.56 mdd y 1.64 mdd y un incremento del contenido regional de 30 a 35 % a lo largo del primer año y, a partir del quinto año, de 40 % (SE 2012).

La renegociación de 2015 modificó las cuotas: 1.56 mdd para 2016, 1.60 mdd en 2017, 1.65 mdd en 2018 y 1.70 mdd en 2019, para alcanzar el libre comercio en marzo de 2019. Además de un incremento en el contenido regional de 35 % a partir de 2015-2019 y, una vez en libre comercio, el aumento a 40 % (ALADI 2015). Mientras que la última renegociación de 2020 estableció preferencias arancelarias del 20 % en 2020, 40 % en 2021, 70 % en 2022 y 100 % en 2023, pero con un incremento del contenido regional de 40% desde el inicio (DOF 2020).

¿Por qué estas modificaciones benefician a Brasil más que a México? Porque la política comercial de Brasil es más proteccionista, sobre todo porque la industria automotriz brasileña está más integrada y puede hacer frente a este requisito. Y aunque, el capítulo de Carbajal y Murillo detalla la integración del sector automotriz brasileño y las diferencias con respecto a la mexicana, es importante recalcar que la economía mexicana está más acostumbrada al libre comercio y a la producción automotriz; aunque no es global, depende de los mercados de exportación, principalmente, el norteamericano, para sus ventas, y de los mercados internacionales para el ensamblaje de productos automotrices.

Mientras que la protección de Brasil puede ser interpretada como un obstáculo para el intercambio comercial, lo cierto es que se trata de una medida para fomentar el crecimiento y la competitividad que su sector requiere. Sin embargo, estas restricciones al ACE 55 impiden la anhelada diversificación comercial que necesita México para no depender de un solo mercado de exportación.

Más aún, los obstáculos al comercio entre los dos países dificultan el proceso de integración regional en América Latina. No se puede pensar en un regionalismo latinoamericano cuando las dos principales economías tienen posturas diferentes. El ACE 55 es uno de los puentes más consolidados en la relación bilateral, que debería ser aprovechado en beneficio del proceso de integración regional.

LA REALIDAD DEL COMERCIO BILATERAL

La información de esta sección fue analizada con base en los datos estadísticos oficiales de los dos países desde sus ministerios de comercio, además de los datos de ALADI (2023) para el tipo de productos intercambiados por Brasil, y la idea es apreciar lo que cada país observa de su contraparte.

Los dos países practican una política comercial distinta: mientras Brasil tiene un comercio más diversificado, México depende de un solo socio comercial. Por tanto, algunos elementos del análisis hacen la comparación de ambos países con respecto a ALADI, por ser el mecanismo común que comparten y, sobre todo, con respecto a sus bloques comerciales de integración: Mercosur y T-MEC, respectivamente.

La balanza comercial que ofrece Brasil con respecto a México es de un comercio favorable (véase gráfica 1a), pero con escasos volúmenes totales, si se considera que en 2022 las exportaciones brasileñas se situaron por arriba de los 231 mil mdd y las importaciones se valoraron en 200 mil mdd. El valor del comercio con México está por debajo de los 14 mil millones de dólares.

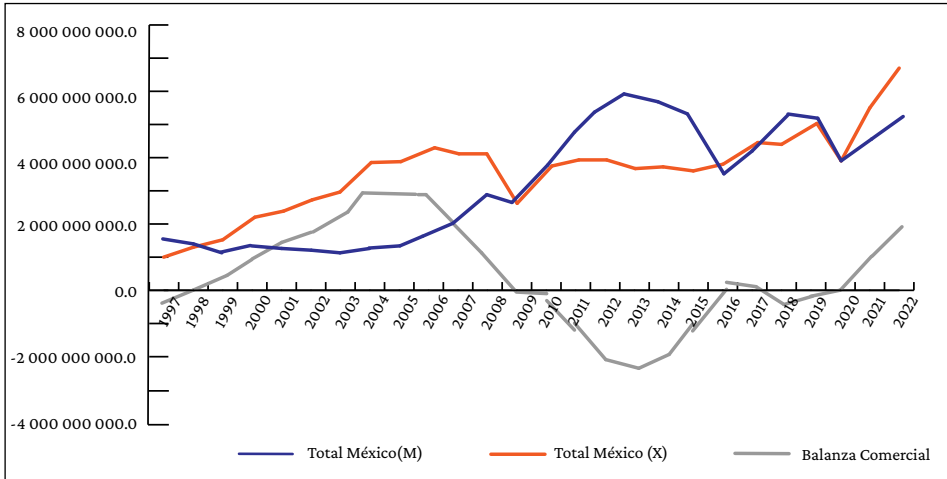
La balanza comercial con México ha sido mayoritariamente favorable, con excepción de los periodos 2009-2015 y 2018-2020; de hecho, durante el primero de estos periodos, el promedio de déficit brasileño fue de 1 300 mdd en comparación con los 300 mil mdd del último periodo.

La balanza comercial brasileña se encuentra más diversificada; por países, China es el principal socio comercial, pero también destacan, como bloques, América Latina, el T-MEC y la Unión Europea; no obstante, para poder hacer una comparación con respecto a México se consideran los dos primeros bloques.

En el periodo 1997-2022, las exportaciones hacia China representaron, en promedio, el 14 %, y las importaciones, el 11.7 %; en tanto que las exportaciones hacia ALADI y T-MEC han sido del 19.8 y 19.2 %, respectivamente, mientras que las importaciones fueron de 17.6 y 21.4 %, correspondientemente. En tanto que el comercio con el Mercosur y, en mucho menor medida, con México es menos destacable. Las exportaciones y

Gráfica 1
Intercambio comercial bilateral Brasil-México, 1997-2022
(miles de millones de dólares)

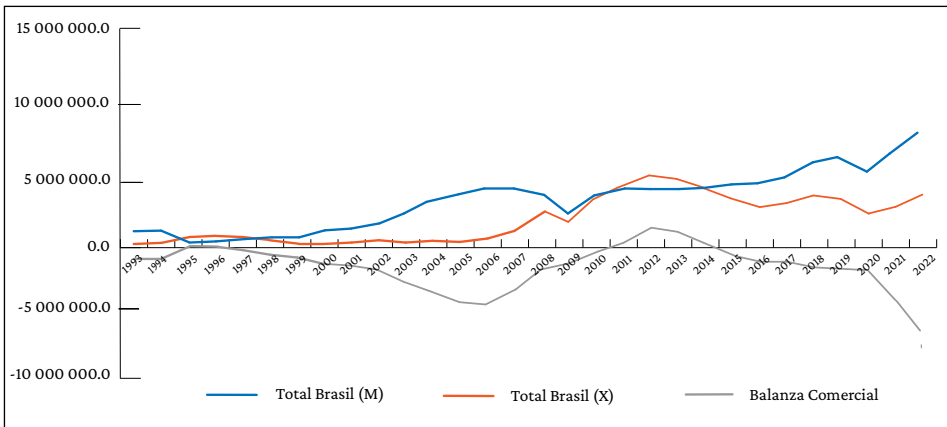
1a. Balanza comercial Brasil-México, 1997-2022



Nota: X= exportaciones, M= importaciones

Fuente: Elaboración propia con datos de MICES (2023).

1b. Balanza comercial México-Brasil, 1993-2022



Nota: X= exportaciones, M= importaciones

Fuente: Elaboración propia con datos de SE (2023).

las importaciones en promedio hacia Mercosur fueron en promedio del 10.2 y 10.9 %, respectivamente. Desde luego, el intercambio con México se reduce de forma drástica a 2.4 % en promedio de las exportaciones, y 1.9 % en importaciones (MICES 2023).

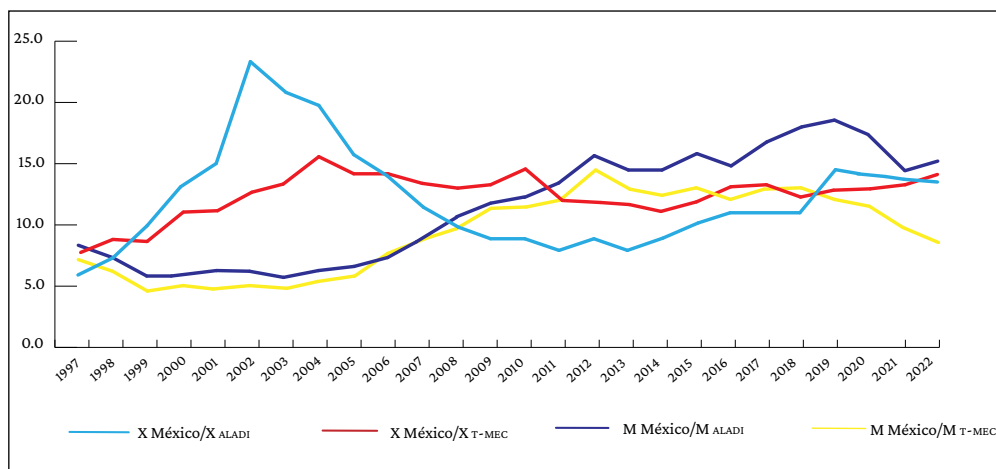
Cuando se compara el peso del comercio de México con relación a ALADI y a T-MEC, la situación muestra otro panorama: durante el periodo 1997-2022, las exportaciones hacia México, con respecto a ALADI, fueron del 12.2 % en promedio, y con relación al T-MEC, del 12.4 %; mientras que el peso promedio de las importaciones hacia ALADI y el bloque norteamericano fue de 11.5 y 9.4 %, respectivamente. Es importante destacar que, en el cálculo de estos promedios, la participación mexicana está clasificada dentro del bloque de T-MEC y no de ALADI.

Para Brasil, México no es un socio destacado dentro del comercio latinoamericano ni de su bloque de integración (T-MEC), a pesar de tener protocolizados los acuerdos en el marco de la integración regional.

La gráfica 2 muestra el intercambio de Brasil con México con respecto a los procesos de integración de ALADI y T-MEC. Cuando se compara por décadas el desempeño de exportaciones e importaciones, se observa que durante los periodos 1997-2000, el comercio con México tuvo su peor desempeño debido a la falta de profundización y negociación de las preferencias arancelarias por vía del AAP 9. En promedio las exportaciones hacia México con relación a ALADI y al T-MEC fueron de 9 % (en ambos casos); mientras que las importaciones mexicanas con relación a ALADI fueron del 6.8 % y con respecto al bloque norteamericano del 5.8 por ciento.

El mejor desempeño de las exportaciones hacia México fue durante la primera década del siglo XXI, que corresponde al incremento en el precio de las materias primas que benefició al comercio brasileño y le permitió observar ese superávit comercial de la gráfica 1a. En promedio durante esa primera década (2000-2010), las exportaciones hacia México con relación a ALADI fueron del 14.7 %, y con respecto al T-MEC, de 13.4 %. En tanto que las importaciones mexicanas tuvieron su mejor desempeño durante la segunda década del siglo XXI: 15.5 % con respecto al total de ALADI y 12 % con relación al T-MEC. Esto también explicaría el déficit registrado entre

Gráfica 2
Intercambio de Brasil con México con respecto a ALADI y T-MEC (porcentajes)



Fuente: Elaboración propia con datos de MICES (2023).

2009-2015 y 2018-2020 con la economía mexicana, que durante los primeros cinco años de esta segunda década fue de más de 1 344 mdd y de 339 mil mdd en los últimos años, como se mencionó anteriormente.

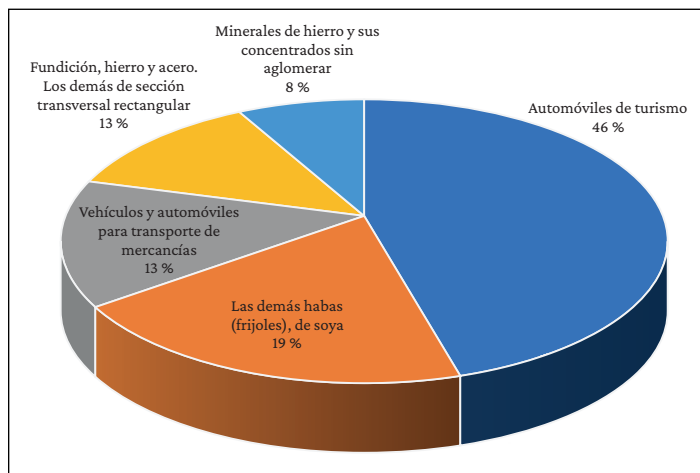
En términos de valor, durante el periodo 2000-2010, el valor promedio de las exportaciones hacia México fue de 3 277 mdd y hacia el T-MEC de 24 142 mdd.

En el caso de las importaciones, durante la segunda década del siglo XXI, el valor promedio de las procedentes desde México fue de 4 361 mdd y desde el T-MEC ascendieron hasta 34 222 mdd.

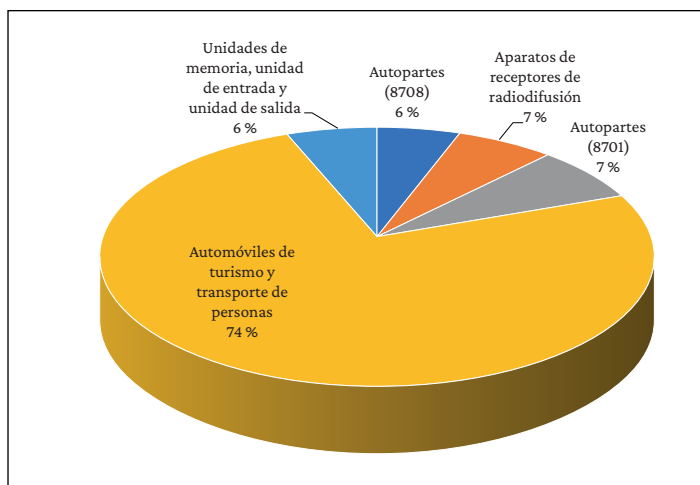
Con respecto a los principales productos exportados e importados que reporta Brasil en su comercio con México se destacan dos hechos: el primero es la importancia del ACE 55 en el intercambio bilateral, que destaca los automóviles pesados (exportaciones) y vehículos y autopartes (importaciones); el segundo hecho, es la importancia de los recursos naturales o las manufacturas basadas en recursos naturales como perfil exportador de Brasil (véase gráfica 3a), en comparación con el perfil manufacturero de México (véase gráfica 3b).

Gráfica 3
Brasil: principales productos importados
y exportados a México, 2002- 2022 (porcentajes)

3a. Principales exportaciones



3b. Principales importaciones



Fuente: Elaboración propia con datos de ALADI (2023).

No está en los intereses de este capítulo, pero es evidente que el aprovechamiento del *boom* de las materias primas, reprimizó la economía brasileña en detrimento de un mejor aprovechamiento de la industrialización más avanzada. En tanto que, la necesidad impuesta para México en el marco del TLCAN (ahora T-MEC), obligó al perfil manufacturero, haciendo hincapié en el sector automotriz, mas no por una política estatal planeada y definida acorde con los intereses nacionales.

En el caso de las exportaciones brasileñas destaca 40 % de bienes primarios o manufacturas basadas en materia prima, mientras que 100 % de las importaciones mexicanas son manufacturas derivadas del sector automotriz. A pesar de tener un mayor componente en valor agregado de las importaciones mexicanas no se han producido beneficios comerciales en favor de la economía mexicana, de acuerdo con los datos oficiales de Brasil.

El análisis del otro socio comercial, es decir, la balanza comercial que reporta México contrasta con respecto a Brasil, ya que la economía mexicana reporta sólo un pequeño lapso de superávit comercial, entre 1995-1996 y 2011-2014 (véase gráfica 3b). No obstante, al igual que Brasil, se reportan escasos volúmenes totales que no logran llegar a los 20 mil mdd, más aún porque el saldo comercial de México en 2022 se situó en casi 580 mil mdd en exportaciones y 600 mil mdd en importaciones.

La balanza comercial con Brasil es mayoritariamente deficitaria, con un saldo negativo que se ha ido incrementando porque el valor del comercio ha sido ascendente. Entre 1993-1994, en promedio, el déficit se situaba en los 878 mil mdd, posteriormente, entre 1997-2010, el saldo desfavorable creció en promedio hasta casi 2 mil mdd y en los últimos siete años ha sido de más de 3 mil mdd.

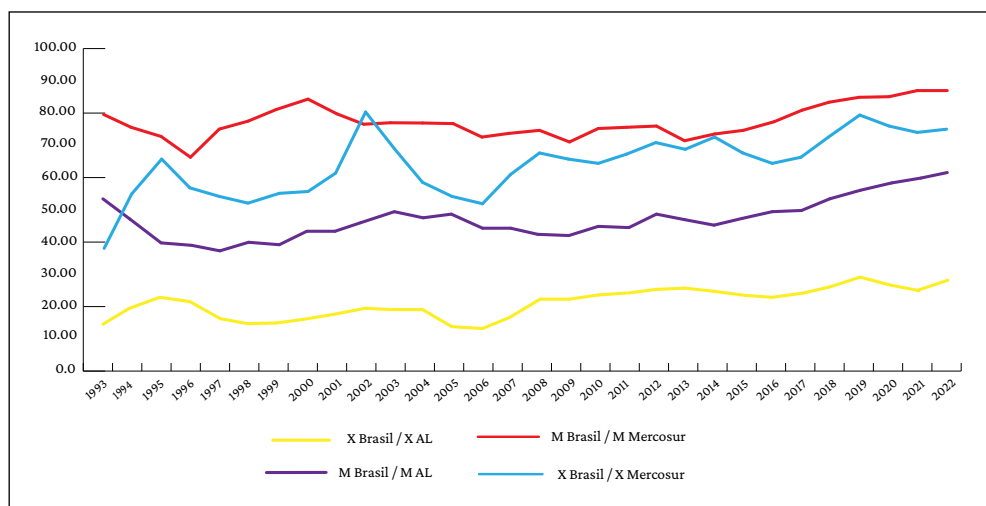
La balanza comercial mexicana no es diversificada. El T-MEC y Estados Unidos poseen una importancia fundamental en el comercio de México, en el periodo 1993-2022, en promedio, las exportaciones hacia ese bloque y ese país fueron de 85 y 83 %, respectivamente; en tanto que las importaciones promediaron 58.8 y 56.4 %, respectivamente (SE 2023).

En tanto que el comercio hacia América Latina, hacia el Mercosur y Brasil fue prácticamente marginal en el periodo analizado; en promedio,

las exportaciones y las importaciones hacia la región de ALADI fueron del 3.7 y 3 %, respectivamente. Desde luego, los intercambios con Mercosur y Brasil se reducen drásticamente a 1.8 % en promedio de las exportaciones y 0.8 % hacia la economía sudamericana, y a 1.8 y 1.4 %, en importaciones, respectivamente. De igual forma que en el análisis de Brasil, el cálculo de los promedios del comercio brasileño se ubica dentro del Mercosur y no de ALADI.

La gráfica 4 muestra el intercambio de México con Brasil con respecto a los procesos de integración de ALADI y Mercosur. Cuando se compara el peso del comercio de Brasil con relación a ALADI y a Mercosur, la situación muestra otro panorama: durante el periodo 1993-2022 las exportaciones hacia Brasil con respecto a ALADI fueron del 21.2 %, en promedio, y con relación al Mercosur, del 64.2 %; mientras que el peso promedio de las importaciones hacia ALADI y el bloque sudamericano fue de 47.3 y 77.6 %, respectivamente.

Gráfica 4
Intercambio con Brasil en relación con ALADI y el Mercosur, en porcentajes



Fuente: Elaboración propia con datos de SE (2023).

Para México, Brasil es el principal socio comercial latinoamericano y del bloque del Mercosur, lo que podría estar explicado justamente por el funcionamiento de los dos acuerdos comerciales descritos en el apartado anterior.

Cuando se compara por décadas el desempeño de exportaciones e importaciones, se observa que durante el periodo 1993-2000 el comercio con Brasil tuvo su peor desempeño debido a la falta de profundización y negociación de las preferencias arancelarias por vía del AAP 9. En promedio, las exportaciones de Brasil con relación a ALADI fueron del 17.7 %, y respecto al Mercosur, de 54.3 %; mientras que las importaciones brasileñas con relación a ALADI fueron de 42.4 %, y con respecto al bloque sudamericano de 76.7 por ciento.

El mejor desempeño del comercio se registró en el periodo 2010-2022, a pesar del periodo de la pandemia, la finalización del *boom* de las materias primas (en 2013) y la apreciación del dólar: las exportaciones hacia Brasil con relación a ALADI registraron 25.4 %, y como proporción de las mercosureñas se incrementaron hasta 70.9 %. Mientras que las importaciones como peso de las provenientes de la región de ALADI fueron de 51.5 %, y con respecto al bloque sudamericano ascendieron hasta 79.6 por ciento.

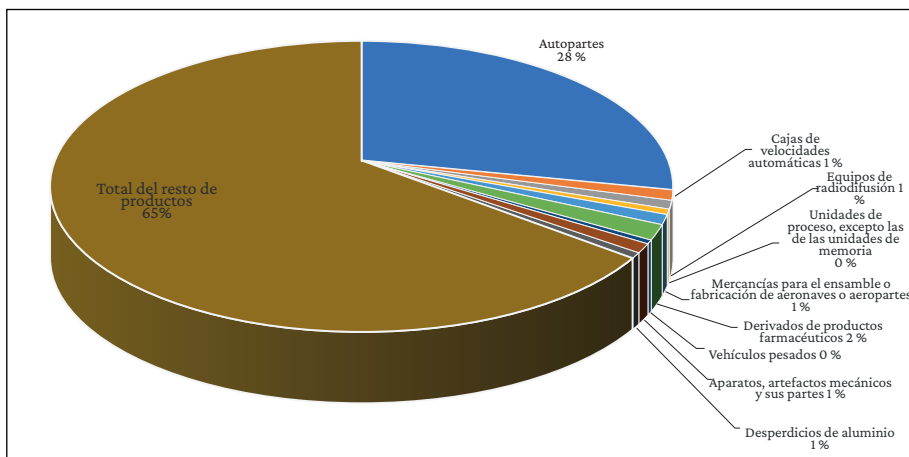
En términos de valor, durante el periodo 2010-2022, el valor promedio de las exportaciones hacia Brasil fue de 4 200 mdd y hacia el Mercosur de 5 975 mdd.

En el caso de las importaciones, el valor promedio de las procedentes desde Brasil fue de 5 908 mdd, y desde el Mercosur ascendieron hasta 7 311 mdd.

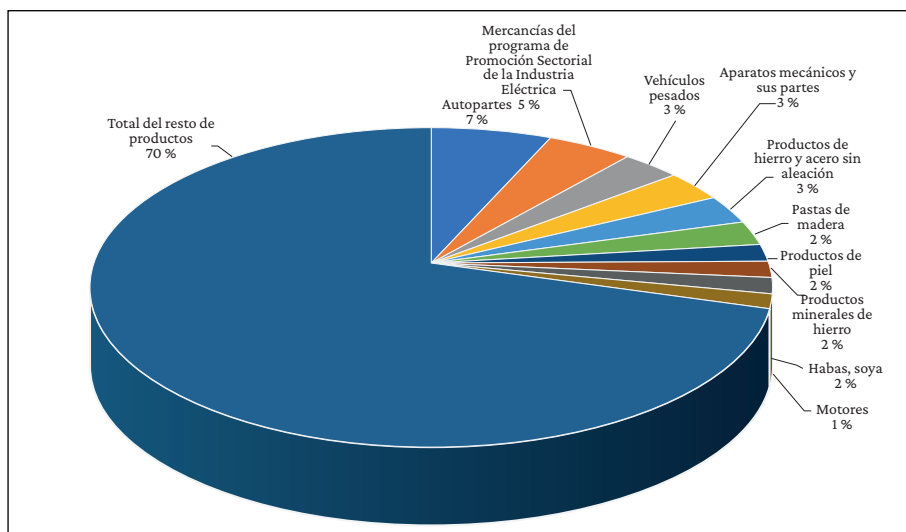
Con respecto a los principales productos exportados e importados en el intercambio México-Brasil, los datos oficiales de México permiten hacer el cálculo sobre el total de los productos comercializados, a diferencia de la base de datos que proporciona ALADI. La gráfica 5a destaca la importancia que tienen los productos del sector automotriz como principales artículos que vende la economía mexicana a su contraparte de Brasil, así como otros productos manufacturados (como los eléctricos o para

Gráfica 5
México: principales productos importados
y exportados a Brasil, 2008-2022 (porcentajes)

5a. Principales exportaciones



5b. Principales importaciones



Fuente: Elaboración propia con datos de SE (2023).

el sector aeronáutico): casi 30 %, en promedio, de las exportaciones mexicanas durante 2008-2022. Mientras que la gráfica 5b señala diversos productos provenientes de Brasil, como principales importaciones con una participación de 18 %, en promedio, de productos del sector automotriz o manufacturados en el mismo periodo; mientras que, de las principales importaciones, 11 % corresponde a materias primas o productos manufacturados en base a materias primas.

Con base en esta evidencia empírica se puede confirmar la utilidad y la complementariedad en el comercio de las dos grandes economías latinoamericanas. Los dos países han utilizado los instrumentos señalados en el marco de la integración regional latinoamericana para el intercambio comercial, sin profundizar en una mayor relación o aumentar los volúmenes de compra y venta entre ellos, lo que los sitúa en una posición marginal con respecto al potencial que tienen ambas economías.

¿SE PUEDE PROFUNDIZAR LA RELACIÓN BILATERAL COMERCIAL?

Cuando se observan las balanzas comerciales de los dos países se pueden detectar, al menos, tres puntos importantes en el movimiento de las tendencias: el primero durante el periodo 1997-2001, que se observa mejor en la gráfica 1a. Este primer episodio da cuenta del incremento del comercio brasileño, a pesar de no haber estado institucionalizado por un instrumento bilateral (salvo la PAR). Es decir, de manera paradójica, el país que solicitó la no renovación del AAP 9 fue la economía que más incrementó el comercio con su socio, lo cual significó una nueva negociación para un acuerdo que impulsara el intercambio.

El segundo episodio obedeció al aumento en el precio de las materias primas que benefició a los productos que Brasil le vende a México y, quizás, en el caso de las gráficas 5a y 5b no destaca de forma suficiente: materias primas, manufacturas basadas en materias primas o manufacturas de escaso valor agregado, como maíz amarillo, sulfatos, tablas, vigas, fundiciones en bruto, coníferas, arroz, cobre, granito, estaño, alcohol etílico,

bolsas y productos de piel. Este impulso se refleja tanto en el superávit registrado en la gráfica 1a, como en los coeficientes de las exportaciones hacia México con relación al Mercosur y T-MEC, que se mencionó antes (14.7 y 13.4 %, respectivamente).

A partir del año 2000, tanto en la gráfica 1a y 1b se registró un menor dinamismo del lado de las importaciones mexicanas hacia Brasil o de las exportaciones desde México hacia Brasil. Este periodo finalizó con la Gran Recesión (2008-2009), cuando el comercio descendió como consecuencia de esta crisis global.

Lo interesante es observar que el comercio bilateral, en términos de valor, ha seguido creciendo y aunque se han registrado caídas, incluso en el periodo de la pandemia (tercer momento), el intercambio entre los dos países nunca se ha situado por debajo de los valores de la Gran Recesión. Esto se corresponde con una tendencia general del comercio en América Latina que, a pesar de la crisis por el COVID, en la mayoría de los países ha registrado una recuperación importante.

En el periodo actual es evidente, en ambas gráficas (1a y 1b), que Brasil ha sido la economía que más ha aprovechado esta situación: visto desde los datos brasileños, el MICES (2023) registró un incremento de casi el doble del superávit con México: de 999 mil mdd, en 2021, a 1 767 mdd, en 2022. En tanto que los datos de la Secretaría de Economía de México (SE 2023) señalan que las importaciones brasileñas se incrementaron de 8 805 mdd, en 2021, a 12 mil mdd, en 2022, lo cual aumentó el déficit de 5 140 mdd a 7 608 millones de dólares.

Por tanto, las importaciones de Brasil hacia México han mejorado notablemente en los últimos años, sobre todo, el peso con relación al total de las importaciones del Mercosur hacia México, con registros de 85.46 %, en 2020; 87.12 %, en 2021, y 87.27 % en 2022, lo que explica el déficit de la gráfica 1b.

A pesar de este dinamismo, las cifras del intercambio bilateral son muy escasas porque ni siquiera alcanzan las cifras de los 13 mil mdd, de acuerdo con la Secretaría de Economía de México (SE 2023) o los 8 mil mdd, con base en los registros del MICES (2023). El valor del comercio no

abona al regionalismo comercial en América Latina porque si bien existe una complementariedad en el intercambio del sector automotriz, no se profundiza en dicho intercambio.

Se trata de una complementariedad relativa porque los dos países han encontrado una zona de confort en el intercambio por cuotas, casi delimitado por vehículos ligeros, vehículos pesados y sus componentes, y no se avanza hacia el libre comercio. A México le perjudica más el incremento en el contenido del valor regional, por una mayor integración con respecto al mercado norteamericano y porque mantiene una mejor posición en ese mercado.

A Brasil le interesa más el ACE 55 porque constituye el marco legal por el cual se fomenta la relación comercial sin pasar al libre comercio, debido a un manejo de un arancel más elevado que México y que, posiblemente, le traería una pérdida de competitividad en su sector automotriz con un comercio sin barreras. La profundización del ACE 53 no está dentro de su agenda, a pesar de que podría obtener mayores ganancias que con respecto a México en el intercambio de bienes agropecuarios y agroindustriales. Además de la inversión recíproca, pensada en principio para incentivar la participación de sectores privados en la relación a través de la internacionalización de las empresas brasileñas, sobre todo, bajo el proyecto de Lula da Silva, como *global player* y la atracción de capitales mexicanos hacia la economía sudamericana (véase Morales-Fajardo y Díaz Carreño 2014).

La profundización de los acuerdos comerciales implica la incorporación de los intereses de los poderosos grupos empresariales que se involucran en las rondas de negociación, desafortunadamente, varios de estos corporativos empresariales ni siquiera son brasileños o mexicanos, como es el caso de las automotrices y firmas de autopartes que se benefician de los acuerdos comerciales.

No obstante, ambos gobiernos hacen esfuerzos para involucrar a los empresarios en el conocimiento de los mercados de exportaciones. Desde el propio sector empresarial, la Cámara México Brasil (Camebra) fomenta la actividad del comercio, la industria y el turismo entre ambos

países a través de la incorporación y organización de eventos dirigidos a las empresas interesadas.

La realidad es que las sociedades de ambos países tienen un completo desconocimiento de las contrapartes, lo que deriva en un desinterés no sólo a nivel económico-comercial, sino general. En 2024 se cumplieron 190 años de las relaciones bilaterales y el aniversario pasó prácticamente desapercibido por la sociedad y por los presidentes; es decir, los gobernantes en turno —Lula da Silva y López Obrador—, a pesar de expresar su afinidad, tampoco hicieron un mínimo esfuerzo por celebrar este aniversario.

Mientras las sociedades se desconozcan, los mercados seguirán sin un crecimiento potencial para aquellas micro, pequeñas y medianas empresas que pueden tener un potencial comercial en ambas economías. Las oportunidades seguirán rondando en las multinacionales que ven por sus propias ganancias, pero sin la consideración de una ganancia social que involucre a las poblaciones de las dos economías más grandes de América Latina.

CONCLUSIONES

En el marco del regionalismo abierto, ambos países reiniciaron su relación bilateral con tropiezos, al situar sus áreas e intereses comerciales en zonas diferentes. La mayor (i)responsabilidad recayó en el lado mexicano con un excesivo neoliberalismo económico que centró sus prioridades en la agenda de América del Norte, básicamente, con Estados Unidos y olvidó el proceso de integración regional latinoamericano.

Por otro lado, Brasil aprovechó el vacío que dejó México y consideró a la región sudamericana, en particular, y latinoamericana, en general, para funcionar como la plataforma de despliegue de su proyecto como *global trader*. La manera de sacar completamente a México de ALADI fue su denuncia por la falta al artículo 44 del Tratado de Montevideo, que al final se solventó en perjuicio de todo el proceso de integración, porque

permite que cada país haga acuerdos por fuera (extra regionales), con la respectiva compensación arancelaria.

El proceso de negociaciones comerciales bilaterales ha atravesado fases de distanciamiento, tensiones y reconciliaciones, que han situado a los dos países en una zona de confort comercial. Las negociaciones entre los dos países encuentran diferencias entre ellos: en el caso brasileño es más clara la estrategia entre la cancillería y el activismo de los presidentes y, por debajo de ellos, pero con una influencia importante, la intervención de los sectores empresariales para fomentar u obstaculizar las rondas de negociaciones. Mientras que, en el caso mexicano, existe el liderazgo de la Secretaría de Economía, pero con menor influencia de los grupos empresariales o, al menos, una actuación más discreta.

Brasil ha sido más astuto porque ha revertido los saldos negativos y ha impedido el acceso al libre comercio, donde la experiencia y la competitividad mexicana le podrían hacer perder mercados. Sin embargo, esta postura cómoda es irrelevante para el tamaño del mercado brasileño y mexicano y, por tanto, para el proceso de integración regional latinoamericano.

Los dos países han pasado de una competencia bilateral, a una complementariedad relativa que podría generar mayores ventajas, sobre todo, desde el lado brasileño si se profundizara el ACE 53 en cuanto a bienes agropecuarios o agroindustriales.

En el caso del ACE 55 también quedan oportunidades abiertas en el sector automotriz y aeronáutico desde el lado mexicano, para incentivar inversiones brasileñas en el mercado mexicano y aprovechar las tecnologías automotrices que ha desarrollado el sector automotriz sudamericano.⁹

Brasil y México tienen un comercio marginal que no es un buen ejemplo para las demás economías de la región. Si las dos grandes economías no profundizan en su relación, la integración latinoamericana

⁹ Como combustibles alternativos (*flex fuel*): biocombustibles y combustibles fósiles al mismo tiempo.

tampoco lo hará y seguirá la prioridad en sus relaciones extra regionales, como lo hacen ahora estos dos países.

REFERENCIAS

- ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración). 1983. *Acuerdo de alcance parcial de renegociación de las concesiones recaídas en el periodo 1962/1980*. Montevideo: ALADI. http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/apr/es/apro9/APR_009.pdf.
- ALADI. 1998a. “Debate general sobre el proceso de integración regional y el papel de la ALADI”. Montevideo: ALADI. <https://repositorio.aladi.org/handle/20.500.12909/31776>.
- ALADI. 1998b. “Debate general sobre el proceso de integración regional y el papel de la ALADI-2”. Montevideo: ALADI.
- ALADI. 2015. “Quinto protocolo adicional al Apéndice II ‘Sobre el comercio en el sector automotor entre Brasil y México’”. https://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/ace/es/ace55/ACE_055_005_Apendice_002.pdf.
- ALADI. 2020. *El Tratado de Montevideo 1980 (TM80). Sus principios y mecanismos*. Serie 1, Fichas. Montevideo: ALADI. http://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/Fichas_ALADI/01_TM80.pdf.
- ALADI. 2023. “Principales productos exportados e importados Brasil-México. Comercio Internacional de Bienes. Estadísticas de comercio exterior. Principales productos”. *Acceso a mercados*. Montevideo: ALADI. <https://accesoamercados.aladi.org:8443/PLGNJavaEnvironment/com.plgn.mainprodcom>.
- Anderson, Kim y Hege Norheim. 1993. “From Imperial to Regional Trade Preferences: Its Effect on Europe’s Intra- and Extra-Regional Trade”. *Weltwirtschaftliches Archiv* 129 (1): 78-102. <https://www.jstor.org/stable/40440176>.

- Baig, José. 2002. “México tiende una mano a Argentina”. *BBC Mundo*, 4 de julio de 2002. http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/latin_america/newsid_2095000/2095373.stm.
- Balassa, Bela. 1965. “Trade liberalisation and ‘revealed’ comparative advantage”. *The Manchester School* 33 (2): 99-123. Wiley OnLine Library. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-9957.1965tb00050.x>.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). 2012. *Sistema gráfico interactivo de comercio internacional*. <https://www.cepal.org/es/dados-estadisticas-espanhol>
- Clavijo, Fernando. 2001. “México y el Mercosur”. En *Jornadas sobre México y los tratados de libre comercio*, editado por Juan J. de Olloqui: 65-74. México: IJ-UNAM. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/2/749/11.pdf>.
- CNN Expansión*. 2012. “México duda de Brasil en pacto comercial”. *Sección Economía, CNN Expansión*. <http://www.cnnexpansion.com/economia/2012/02/08/mexico-a-salvar-pacto-con-brasil>.
- Cruz, Moritz y Javier Lapa. 2021. “Crisis y recuperación económica: el papel de la política fiscal”. *Problemas del Desarrollo*, 43 (168): 95-116. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&piS0301-70362012000100005.
- DOF (*Diario Oficial de la Federación*). 2002. “Acuerdo de Complementación Económica N° 55”. *Diario Oficial de la Federación*, 29 de noviembre de 2002. México: Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/2203/SE_01_ACE-55.pdf.
- DOF. 2020. “Séptimo Protocolo Adicional al Apéndice II ‘Sobre el Comercio en el Sector Automotor entre Brasil y México’”. *Diario Oficial de la Federación*. México: Secretaría de Gobernación, Gobierno de México. https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5602072&fecha=07/10/2020#gsc.tab=0.

- Dubé, Sébastien. 2020. "A Supposed Fifth Wave of Latin American Regionalism and Human Needs". *Regions and Cohesion* 10 (3): 58-71. *Berghahn Journals*. <https://doi.org/10.3167/reco.2020.100307>.
- Drysdale, Peter. 1967. "Australian-Japanese Trade". Tesis de doctorado. Australia: Australian National University.
- Embajada de México en Uruguay. 2003. *Entra en vigor el ACE 53 entre Brasil y México*. Montevideo. https://www2.aladi.org/SitioALADI/documentos/FichasDescriptivasAcuerdos/FD_AAP.CE_53_Brasil_M%C3%A9xico.pdf.
- Fernández de Castro, Rafael y Maria Regina Soares de Lima. 2005. "Las aspiraciones internacionales de Brasil y de México en política exterior". En *Brasil y México: encuentros y desencuentros*, editado por Antonio Ortiz Mena L. N., Octavio Amorim Neto y Rafael Fernández de Castro, 11-166. México: Instituto Matías Romero; Secretaría de Relaciones Exteriores.
- Gazol Sánchez, Antonio. 2005. *Bloques económicos*. México: Facultad de Economía, UNAM.
- González González, Guadalupe. 2001. "Las estrategias de política exterior de México en la era de la globalización". Foro Internacional XLI, 4 (166): 619-671. <https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/1581>.
- Hettne, Björn. 1996. "Development, Security and World Order: A Regionalist Approach". *The European Journal of Development Research* 9 (194): 83-106.
- Hettne, Björn. 2005. "Beyond the 'New' Regionalism". *New Political Economy* 10 (4): 543-571. <https://digitallibrary.un.org/record/430498>.
- Hummer, Waldemar y Prager Dietmar. 1997. "La cláusula de la nación más favorecida en ALADI y los recientes procesos de integración con países de fuera de América Latina. Análisis particular de la pertinencia simultánea de México en ALADI y el TLCAN". *Revista Integración y Comercio*, núm. 3, 51-72. <https://intallib.iadb.org/intal/catalogo/PE/2010/06919.pdf>.

- INTAL (Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe). 1998. *Informe Mercosur*, año 3 (4). Buenos Aires: INTAL.
- INTAL. 2000. *Informe Mercosur*, año 5 (6). Buenos Aires: INTAL.
- INTAL. 2001. *Informe Mercosur*, año 6 (7). Buenos Aires: INTAL.
- Malamud, Andrés. 2011. “Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional”. *Norteamérica* 6 (2): 219-49. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-35502011000200008&lng=es&nrm=iso&tlng=es.
- Mercosur (Mercado Común del Sur). 1999. *Boletín Oficial del Mercosur*. Montevideo: Secretaría Mercosur.
- MICES (Ministerio de Industria, Comercio Exterior y Servicios). 2023. “Estadísticas de comercio exterior: exportación/importación”. Base de datos do comércio exterior brasileiro, 3 de marzo de 2023. <http://comexstat.mdic.gov.br/es/geral/80377>.
- Mizik, Tamás. 2021. “Agri-Food Trade Competitiveness: A Review of the Literature”. *Sustainability* 13 (20): 11235. <https://doi.org/10.3390/su132011235>.
- Morales-Fajardo, María Esther. 2011. *Puentes y vacíos en la asociación Mercosur-México*. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Morales-Fajardo, María Esther y Fabiola Ivonne Serrano Hernández. 2012. “El eslabón que se rompe: el conflicto automotriz entre Brasil y México”. *Economía Actual. Revista de Análisis de Coyuntura Económica* 5 (2): 34-37.
- Morales-Fajardo, María Esther y Miguel Ángel Díaz Carreño. 2014. “Internacionalización e inversión recíproca de multilatinas: los casos de Brasil y México”. *Paradigma Económico* 6 (2): 25-58.
- Novelo Urdanivia, Federico. 2001. “Un recorrido por las teorías de la integración regional”. *Análisis Económico* XVII (34): 121-40.
- Ojeda Revah, Mario. 2017. *La política exterior de Brasil. Su evolución reciente*, editado por Mario Ojeda Revah. México: Centro de Investigaciones sobre América Latina y el Caribe, UNAM.
- Pasquariello Mariano, Karina, Regiane Nitsch Bressan y Bruno Theodoro Luciano. 2021. “Liquid Regionalism: A Typology for Regionalism in

- the Americas”. *Revista Brasileira de Política Internacional* 64 (2): 1-19. <https://doi.org/10.1590/0034-7329202100204>.
- Porter, Michael E. 1991a. *La ventaja competitiva de las naciones*. Buenos Aires: Vergara.
- Porter, Michael E. 1991b. *Ventaja competitiva. Creación y sostenimiento de desempeño superior*. Buenos Aires: Rei Argentina.
- Quintana Romero, Luis, Nam Kwon Mun y José Álvarez-García. 2023. “Efectos económicos de la complementariedad comercial en la negociación de un tratado de libre comercio entre México y Corea del Sur”. *El Trimestre Económico*, 90 (358): 497-529. <https://doi.org/10.20430/ete.v90i358.1666>.
- RAE y Asale (Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española). 2022. “Competitividad”. *Diccionario de la lengua española*. Madrid: RAE; Asale. <https://dle.rae.es/competitividad>.
- Rapoport, Mario. 2007. “Mitos, etapas y crisis en la economía argentina. Nación-región-provincia en Argentina”. *Pensamiento Político, Económico y Social*, 1: 9-28.
- SE (Secretaría de Economía). 2012. “Comunicados de prensa 040/12 y 083/12”. *Comunicados de prensa*. México: Gobierno de México.
- SE. 2022. *Comercio exterior, estadísticas históricas*. México: SE, Gobierno de México. <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-estadisticas-historicas?state=published>.
- SICE (Sistema de Información sobre Comercio Exterior). 2015. “Quinto Protocolo Adicional al Apéndice II, ‘Sobre el Comercio en el Sector Automotor entre Brasil y México’”. *Acuerdos*. SICE. http://www.sice.oas.org/Trade/MERCOSURMexACE55/Protocols/VProt_ApenII_s.asp.
- Söderbaum, Fredrik. 2015. “Early, Old, New and Comparative Regionalism: The Scholarly Development of the Field”. *KFG Working Paper Series* 64. Kolleg-Forschergruppe (KFG). “The Transformative Power of Europe”. Berlín: Freie Universität Berlin. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2687942.

Vaillant, Marcel y Ons Álvaro. 2002. "Preferential Trading Arrangements between the European Union and South America: The Political Economy of Free Trade Zones in Practice". *The World Economy* 25 (10): 1433-1468. <https://doi.org/10.1111/1467-9701.00500>.

4

México y Brasil: comercio bilateral e industria automotriz en el marco del regionalismo latinoamericano

Yolanda Carbajal Suárez

Facultad de Economía, Universidad Autónoma del Estado de México

Brenda Murillo Villanueva

Facultad de Economía, Universidad Autónoma del Estado de México

INTRODUCCIÓN

América Latina como región es sin duda un espacio de grandes contrastes, más aún, de grandes similitudes entre los países que la integran, con una historia común que parece converger en problemáticas parecidas, tanto económicas como políticas y sociales; esto ha llevado a que los países de esta región del mundo busquen construir estrategias que les permitan avanzar en sus estadios de desarrollo y atender y solucionar los grandes problemas que aquejan a la región.

Es por ello que, más allá de las particularidades de cada Estado-nación, cuando se estudia a América Latina como región, el regionalismo toma relevancia,¹ pues se delimita como un proyecto político integrado por un conjunto de ideas e ideologías, en que el diseño y la aplicación de programas, políticas y metas busca transformar o reorganizar un espacio social (Bach 2015; Sanahuja 2014); es decir, el regionalismo representa el proceso que articula regiones encaminadas hacia un objetivo determinado y que conduce hacia patrones de cooperación, integración,

¹ Para una revisión más profunda del concepto regionalismo, véase el capítulo 1 de esta obra, “La permanencia del regionalismo en América Latina”, de Vásquez Sandoval.

complementariedad y convergencia en un territorio específico (Hettne y Söderbaum 2000). En este sentido se debe partir del territorio compuesto por los Estados-nación que conforman una unidad establecida por circunstancias geográficas, climáticas, culturales, políticas o lingüísticas.

En América Latina el regionalismo es un proyecto político de los países de la región, en el que existe organización política y un proyecto regional específico resultado de dinámicas nacionales, bilaterales y multilaterales, que se ha manifestado de distintas formas: alianzas, asociaciones, tratados de libre comercio, pactos, entre otros; con objetivos que van desde la integración económica, la cooperación, la reducción de aranceles, hasta la unión política, económica, cultural y social.²

Con este marco, el presente capítulo se limita a dos países: México y Brasil, porque representan a las dos economías más grandes de América Latina, que se destacan por su tamaño, por la aportación que hacen al producto interno bruto (PIB) de la región, así como por la recepción de inversión extranjera directa (IED) que cada uno de estos países ha tenido durante las décadas recientes; en específico, se aborda el estudio de uno de los sectores económicos más dinámicos y con mayor crecimiento en estas naciones durante los últimos años: el automotriz.

Para México, actualmente Brasil representa el principal socio comercial de América Latina, y para Brasil, México significa el tercer país receptor de sus exportaciones, después de Argentina y Chile. En 2022, 17.2 % del total de las exportaciones mexicanas hacia América Latina tuvieron como destino el mercado brasileño y 48.2 % del total de las importaciones mexicanas, provenientes de esta región, procedían de Brasil. En el caso de Brasil, en ese mismo año, 13.2 % de sus exportaciones tuvieron como destino México, mientras que 28.8 % fueron a Argentina y 17.1 % a Chile (OEC 2022).

² Véase el capítulo 1 de este libro, “La permanencia del regionalismo en América Latina”, de Catalina Vásquez.

Sin duda, en esta relación comercial bilateral destacan los productos relacionados con la industria automotriz, tanto los vehículos ensamblados como las autopartes. El comercio automotriz representa casi la mitad de los flujos comerciales bilaterales por lo que se convierte en punto de encuentro entre las dos economías. Como lo señalan Carbajal-Suárez y Morales-Fajardo (2016) esta industria ha llegado a consolidarse en ambos países, lo que se refleja no sólo en el comercio bilateral, sino también en el crecimiento económico respectivo.

En 2022, de acuerdo con los datos de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA 2023), México y Brasil ocuparon la séptima y octava posición, respectivamente, como productores de vehículos a nivel mundial. Los términos legales con los que se cumple el comercio bilateral automotriz entre México y Brasil se dan en el marco del Acuerdo de Cooperación Económica 55 (ACE 55), suscrito en julio del 2002, que ha sido objeto de varios protocolos de modificación desde sus orígenes hasta la fecha.

En este contexto, el objetivo de este trabajo es analizar, en el marco del regionalismo latinoamericano, el comercio bilateral entre México y Brasil, con la finalidad de destacar el desempeño, las características y la evolución de la industria automotriz en los dos países, lo que permitirá identificar la senda de crecimiento de esta actividad económica en cada país. Para ello, el capítulo se divide en cuatro apartados, además de esta introducción y las conclusiones.

En el primer apartado se presentan algunos datos que permiten identificar la importancia de ambas economías y destacar su relevancia en la región de América Latina y el Caribe. En el segundo apartado se presentan algunos aspectos relativos al ACE 55, acuerdo marco del comercio bilateral entre los dos países con el que se podrán conocer los principales objetivos y las diversas adecuaciones que se han presentado desde su puesta en marcha. En el tercero, se abordan las principales características del comercio exterior en los dos países. En el apartado cuatro se analiza el comercio bilateral en torno a la industria automotriz.

MÉXICO Y BRASIL, LAS DOS ECONOMÍAS MÁS GRANDES DE AMÉRICA LATINA

América Latina como región y los Estados-nación que la integran tienen una larga historia común, caracterizada por diversos procesos y proyectos políticos de interés conjunto que han conformado regiones para lograr objetivos específicos, ya sea en el área económica, política o social.³ Deciancio (2016) destaca la importancia de los acuerdos y alianzas para América Latina entre los países de la región, para poder hacer frente a los desafíos comunes; más aún, argumenta que la integración económica y comercial de la región ha sido influida por procesos mundiales, como la globalización y el neoliberalismo.

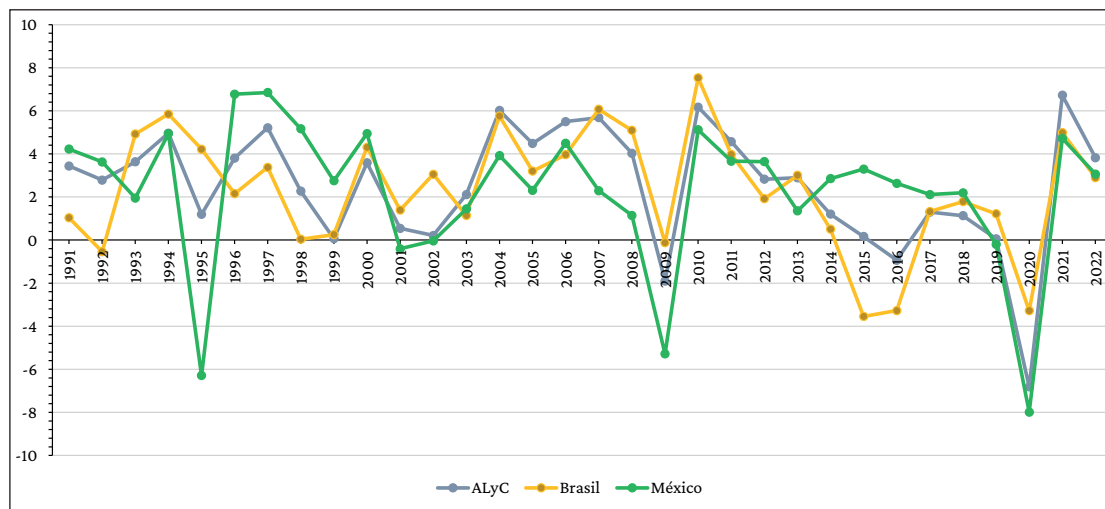
Con este argumento, en América Latina se han presentado importantes iniciativas de cooperación o integración regional entre los diversos países; sobre todo en el ámbito económico comercial, como es el caso de México y Brasil, en que la parte más importante de su relación se deriva del comercio bilateral.

México y Brasil representan las economías más grandes de América Latina, no sólo por ser los países más poblados de la región, también por el dinamismo en su actividad económica, que se refleja en la aportación que hacen al PIB total de la región. Brasil es la economía de mayor tamaño de América Latina, en 2022 los bienes y servicios producidos por este país alcanzaron un valor estimado de 2 035 199 millones de dólares (mdd), lo que representa 36 % del PIB total de la región. Por su parte, México, en ese mismo año generó 1 211 406 millones de dólares, lo que significa 21.4 % del PIB total de la región.

El ritmo de crecimiento de la actividad económica de Brasil y México, de manera global, es muy similar. La gráfica 1 muestra las tasas de crecimiento del PIB, y se observa que la trayectoria de ambos países es

³ Para ahondar en estos aspectos, véase el capítulo anterior de Morales-Fajardo, “La paradoja en la relación bilateral Brasil-México: integración, desafíos y oportunidades para América Latina”.

Gráfica 1
América Latina y el Caribe (ALyC), México y Brasil:
producto interno bruto, 1990-2022 (tasa de crecimiento anual)



Fuente: CEPAL (2023).

bastante similar, incluso por encima del PIB registrado en América Latina. Se identifica que las crisis globales de los años recientes han afectado más a la economía mexicana que a la brasileña. En la crisis financiera del 2008-2009, la tasa de crecimiento del PIB de México, en 2009, fue de -5.3, mientras que para Brasil fue de -0.1, y para la región de América Latina de -1.9; esto se explica, en mucho, porque esta crisis se generó en Estados Unidos, principal socio comercial de México.

En cuanto a la crisis del 2020, generada por los efectos de la pandemia por COVID-19, la economía mexicana también presentó la mayor caída de -8.0%; por su parte Brasil tuvo una tasa de crecimiento de -3.3, y América Latina de -6.8. La pronunciada caída de la economía mexicana ante la crisis sanitaria tiene diversas explicaciones: al comienzo de la pandemia, México fue más lento en reaccionar, y luego relajó más rápidamente las restricciones impuestas. Hasta septiembre de 2020, el gasto

adicional en Brasil representó 8.3 % del PIB (dividido en 7.4 % en gasto no sanitario y 0.9 % en gasto sanitario), lo que situó al país casi al mismo nivel que Gran Bretaña (9.2 %); mientras que el gasto adicional en México fue de sólo 0.6 % del PIB (0.5 % en los sectores no sanitarios y 0.2 % en el sector sanitario), casi 10 veces menos (Razafindrakoto et al. 2023).

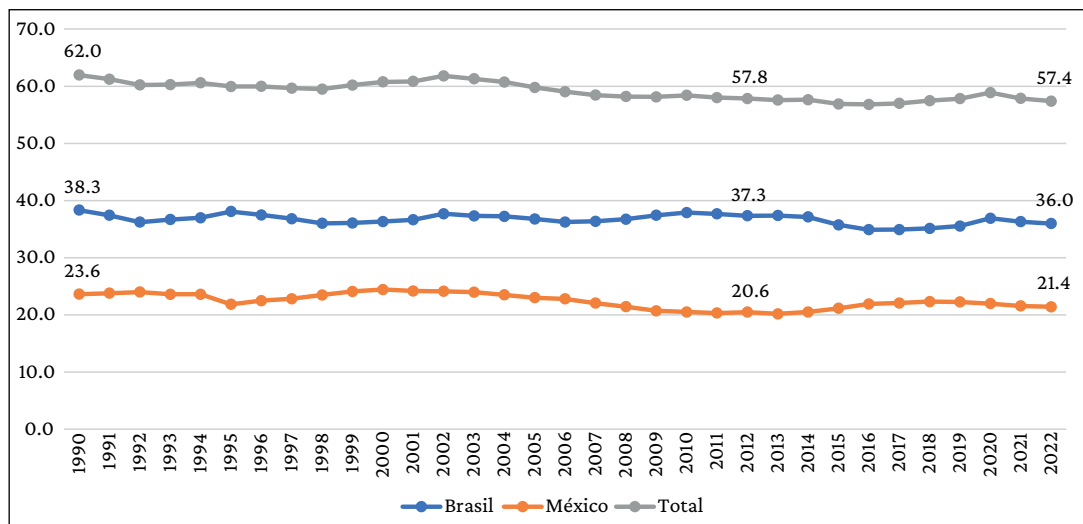
En este mismo sentido, Lustig y Mariscal (2021) argumentan que las medidas fiscales y monetarias que aplicaron ambos países fueron completamente distintas, en Brasil estas medidas representaron 14.6 % del PIB en 2020, contra 1.1 % en México; con lo que concluyen que México fue uno de los países que menos hizo en este ámbito, mientras que Brasil fue de los que más.

Otro punto por destacar es que Brasil reanudó sus actividades económicas más rápido que México, a pesar de la gran cantidad de casos que se presentaban en el país. A finales de abril de 2020, Brasil ya estaba organizando un regreso paulatino a las actividades regulares y para el 10 de junio reanudó actividades incluyendo la apertura de centros comerciales, comercios, bares y restaurantes (*Forbes Staff* 2020).

Un dato que llama la atención de estos dos países es que, si bien México y Brasil representan las dos economías más grandes de América Latina, la participación que tienen en la economía de la región ha disminuido, como se observa en la gráfica 2, en 1990, en conjunto, aportaban 62 % del PIB total de la región; sin embargo, para 2022 esta aportación disminuyó a 57.4 %, debido al incremento en la aportación de otros países de la región como Colombia y Chile.

Los datos expuestos hasta aquí reflejan la importancia de México y Brasil para la región a partir de la evolución que ha tenido su actividad económica en los años recientes. Es importante destacar que estos países han seguido estrategias diferentes para impulsar su crecimiento y dinamizar la actividad económica y, sin duda, las políticas y estrategias instrumentadas para fomentar la integración económica a partir del comercio bilateral han sido diversas y con resultados diferenciados, en términos de regionalismo latinoamericano.

Gráfica 2
Participación porcentual de México y Brasil
en el PIB de América Latina y el Caribe



Fuente: CEPAL (2023).

EL ACE 55, MARCO PARA EL COMERCIO AUTOMOTRIZ ENTRE MÉXICO Y BRASIL

Desde hace décadas, América Latina definió la integración económica como medio para facilitar el comercio y el acceso a los mercados de los países integrantes, por ello, existen una serie de mecanismos de concertación e integración regional, que regulan el comercio en la región, suscritos entre los diferentes países.

En este contexto se encuentra la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), creada a partir del Tratado de Montevideo (12 de agosto de 1980), que representa el organismo intergubernamental que busca y promueve la integración de la región con la finalidad de establecer un mercado común latinoamericano, a partir de la concesión de facilidades para el comercio y el acceso a mercados, transporte, cooperación

educativa y cooperación científica; a partir de instrumentos como una preferencia arancelaria regional, acuerdos de alcance regional y acuerdos de alcance parcial,⁴ que permita la generación de un área de preferencias económicas.

Es precisamente en el marco de ALADI, que se derivan algunos acuerdos comerciales entre los países miembros, en este caso, es de interés para este documento la relación comercial entre México y Brasil, que cuentan ya con una larga historia comercial en que la industria automotriz ha sido parte importante, a partir del Acuerdo de Complementación Económica (ACE) 55, suscrito en 2002, en que se establecen los términos legales con los que se rige el comercio bilateral automotor entre estos países.⁵

Este acuerdo se firmó entre México y los países miembros del Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) y fue consecuencia de las negociaciones previstas en el ACE 54.⁶ A partir del ACE 55, los países negocian bilateralmente cupos de importación anuales para la entrada

⁴ La preferencia arancelaria regional es la reducción porcentual de los gravámenes aplicables a las importaciones que los países miembros de la ALADI se otorgan entre sí. Los acuerdos de alcance regional son aquellos en los que participan todos los países miembros de la ALADI, en la actualidad están vigentes siete acuerdos de este tipo. Los acuerdos de alcance parcial son aquellos en los que no participa la totalidad de los países miembros de la ALADI, buscan profundizar la integración a través de compromisos entre dos países o entre grupos de países, incluso con países latinoamericanos no integrantes de la asociación. El área de preferencias económicas se refiere al grupo de dos o más países en desarrollo que se otorgan preferencias comerciales para la importación de productos originarios de sus respectivos territorios, con el fin de reducir o eliminar mutuamente las trabas a su comercio recíproco (ALADI 2012).

⁵ Para profundizar en este tema, véase el capítulo 3 de esta obra, “La paradoja en la relación bilateral Brasil-México: integración, desafíos y oportunidades para América Latina”, de María Esther Morales-Fajardo.

⁶ El ACE 54, celebrado entre México y los Estados Parte del Mercado Común del Sur (Mercosur), tiene como objetivos: 1) crear un área de libre comercio, mediante la eliminación de gravámenes, restricciones, y demás obstáculos que afecten el comercio recíproco, a fin de lograr la expansión y diversificación de los intercambios comerciales; 2) establecer un marco jurídico que permita ofrecer seguridad y transparencia a los agentes económicos de las Partes; 3) establecer un marco

de automóviles libre de aranceles, y aun cuando se ha considerado como el antecedente para anticipar el libre comercio del sector automotor, a la fecha no ha logrado su consolidación; más bien, desde su entrada en vigor se han pactado varios protocolos de modificación al acuerdo, específicamente en los apéndices I y II.

Así, en marzo de 2015, los gobiernos de México, Brasil y Argentina suscribieron el Quinto Protocolo Adicional al Apéndice I y al Apéndice II del ACE 55. De manera más reciente, en octubre de 2020, se publicó en el *Diario Oficial de la Federación (DOF)*, el “Acuerdo por el que se da a conocer el Séptimo Protocolo Adicional al Apéndice II”, así como el “Acuerdo que modifica el diverso por el que se dan a conocer las preferencias arancelarias del Apéndice II” del ACE 55 (Grant Thornton 2020).

En el apéndice II de dicho acuerdo se instituyen las disposiciones aplicables para el intercambio comercial en el sector automotriz entre México y Brasil, con el propósito de acordar un periodo de transición al libre comercio para los vehículos pesados que suscribieron el Séptimo Protocolo Adicional al Apéndice II (Grant Thornton 2020).

Estos acuerdos establecen que (SICE s. f.): “los vehículos pesados, entre los que se encuentran los camiones, camiones-tractores y chasis con motor y cabina, de peso total con carga máxima superior a 8.845 kg, gozarán de preferencia arancelaria”. De igual forma, se adiciona al ACE 55 y al Anexo 1 del apéndice II, las fracciones arancelarias de los bienes indicados anteriormente, que gozarán de preferencia arancelaria de 20 % a su entrada en vigor; 40 % a partir del 1 de julio del 2021; 70 % a partir del 1 de julio de 2022 y 100 % al 1 de julio de 2023 (Grant Thornton 2020).

Para gozar de estas preferencias arancelarias los vehículos pesados deberán cumplir con las reglas de origen señaladas en el ACE 55. También se establece que deberán llevarse a cabo reuniones, con el fin de evaluar la posibilidad de establecer procedimientos de reconocimiento mutuo sobre seguridad vehicular. De igual forma, se determina que los productos

normativo para promover e impulsar las inversiones recíprocas, y 4) promover la complementación y cooperación económica (ALADI 2002).

automotores nuevos, que fueron lanzados al mercado entre el 1 de abril de 2018 y el 31 de diciembre de 2019, dispondrán de un plazo de 30 meses, contados a partir de la fecha de su lanzamiento comercial, para alcanzar el índice de contenido regional vigente del 40 % (SICE s. f.; Grant Thornton 2020).

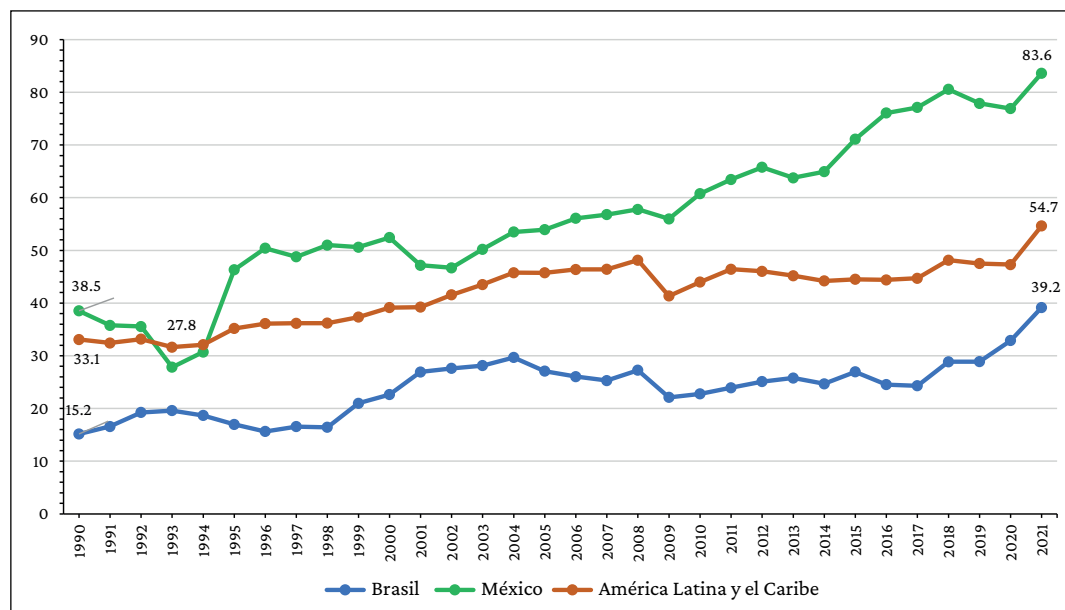
EL COMERCIO EXTERIOR EN MÉXICO Y BRASIL, UNA ESTRATEGIA DE CRECIMIENTO DENTRO DEL REGIONALISMO LATINOAMERICANO

México se ha caracterizado por ser un país en el que la apertura de sus mercados ha sido parte fundamental en el impulso a su crecimiento; a la fecha es uno de los países con más tratados y acuerdos comerciales firmados con otros países. Actualmente tiene una red de 14 tratados de libre comercio con 50 países (TLC), 30 acuerdos para la promoción y protección recíproca de las inversiones (APPRI) con 31 países o regiones administrativas, y nueve acuerdos de alcance limitado (acuerdos de complementación económica y acuerdos de alcance parcial), en el marco de la ALADI (SE 2025), donde se encuentra el ACE 55, que es el marco de referencia para el comercio bilateral del sector automotriz entre México y Brasil.

Por otro lado, México es integrante activo de diferentes organismos y foros multilaterales y regionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) y la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE; SE 2025).

Con este marco, la economía mexicana es altamente dependiente del comercio exterior; sobre todo, a partir de la firma y puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) —ahora T-MEC—, pues es evidente que a partir de 1994 el comercio exterior como proporción del PIB total se ha incrementado de forma paulatina. En 1993, un año antes de la puesta en marcha de este tratado, el comercio exterior de México representaba sólo 27.8 % como proporción del PIB; sin embargo, ya para 2021 esta proporción alcanzó 83.6 %, lo que ha consolidado a

Gráfica 3
América Latina y el Caribe, México y Brasil:
comercio exterior como porcentaje del PIB, 1990-2021



Fuente: Elaboración propia con datos del BM (2023).

México como una de las economías con mayor nivel de apertura no sólo de América Latina, también del mundo (véase gráfica 3).

El principal socio comercial de México es Estados Unidos; en 2021, 43.7% de los productos importados por México provinieron de ese país; en segundo lugar, se encuentra China, con casi 20% del total de las importaciones. En ese mismo año, 78.1% del total de los productos exportados por México tuvieron como destino el mercado estadounidense; a Canadá y China se destinaron 2.6 y 1.8%, respectivamente, del total de las exportaciones mexicanas (BM 2023).

Por su parte, Brasil es una economía mucho menos abierta que la mexicana y el crecimiento del comercio exterior, como proporción del PIB, ha sido menor en los años recientes. En 1990, el comercio exterior representaba sólo 15.2% como proporción del PIB, y para 2021 se ubicó en

39.2 %, de acuerdo con datos del BM (2023; véase gráfica 3). Estos datos dejan ver que, aunque Brasil se encuentra entre los 30 mayores exportadores e importadores del mundo y tiene un enorme potencial económico (Santander 2023), está muy lejos de alcanzar los niveles de apertura que registra la economía mexicana.

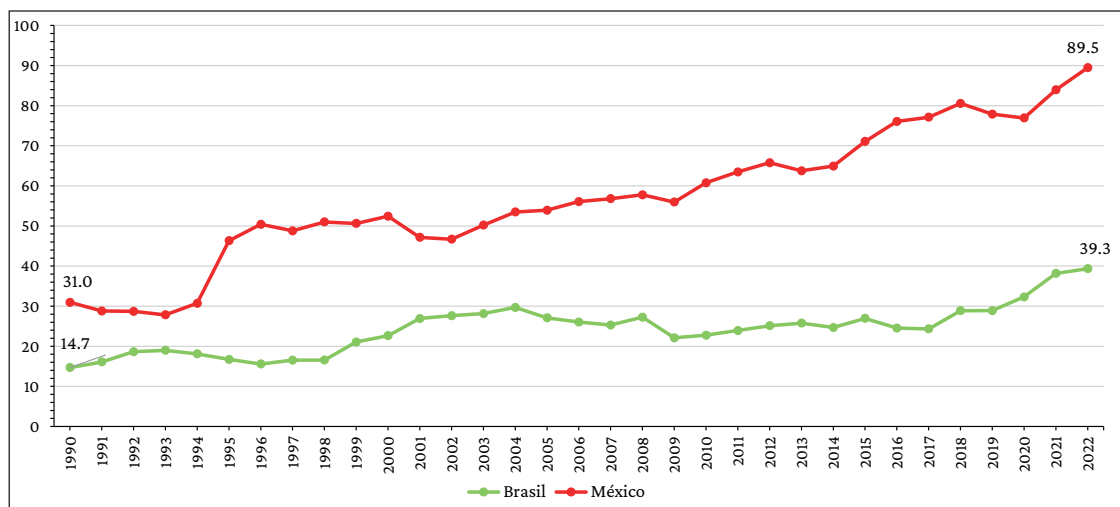
En este sentido, es importante destacar que, por mucho tiempo, los países de América Latina protegieron a las industrias nacionales para hacer frente a la competencia extranjera; Brasil fue uno de ellos. Desde la década de los cincuenta, el país utilizó los subsidios gubernamentales y las barreras comerciales para obligar a empresas de distintas industrias a establecer plantas en el país (Gallas 2018). Además, con las medidas proteccionistas que adoptó muchas industrias que no eran competitivas, desde textiles hasta cómputo, pudieron integrarse al mercado y sobrevivir, pues las políticas comerciales hacían que los productos extranjeros fueran costosos para la importación (Gallas 2018).

La industria brasileña aún depende de sus barreras comerciales y de los subsidios para proteger la industria nacional, el claro ejemplo es la industria automotriz. En 2017 la OMC falló en contra de la política aplicada a la industria automotriz, llamada Innovar-Auto, que otorgó 8 mil mdd en incentivos a los productores locales desde 2010 (Gallas 2018). En 2011 impuso una sobre tasa de 30 % a la importación de autos provenientes de cualquier país que no pertenecieran al Mercosur, a excepción de México (González 2012).

Se debe destacar que el proteccionismo de Brasil es una forma de entender las relaciones económicas con el mundo. El país pone en primer plano el interés de sus productores y la necesidad de mantener sus cifras de producción nacional, en segundo, coloca el cumplimiento de acuerdos comerciales internacionales y, en tercero, el impacto de sus decisiones en los precios que pagarán sus consumidores (González 2012).

Esta misma condición marca el hecho de que Brasil ha priorizado y centrado parte importante de sus políticas y estrategias de crecimiento al impulso del mercado interno, mientras que México, por lo menos en las décadas recientes, se ha enfocado en el mercado internacional. Esto

Gráfica 4
México y Brasil: grado de apertura comercial, 1990-2022



Nota: El grado de apertura de una economía permite evaluar la magnitud del comercio exterior respecto a la producción interna de un país (CEPAL 2023).

Fuente: Elaboración propia con datos de CEPAL (2023).

también se refleja en el grado de apertura, mientras que en Brasil hubo un incremento de 25 puntos, al pasar de 14.7 a 39.3 de 1990 a 2022, en México, el incremento fue de 58.5 puntos, al pasar de 31.0 en 1999 a 89.5 en 2022 (véase gráfica 4).

En 2021, los principales socios comerciales de Brasil son China y Estados Unidos: por el lado de las exportaciones, su principal socio comercial es China, país que recibe 31.3 % del total de los productos exportados por Brasil; seguido de Estados Unidos, al que se dirige 11.2 %; estos dos países son también los dos principales proveedores de Brasil, pues de ellos proviene 22.8 y 17.7 %, respectivamente, de las importaciones totales. Argentina ocupa también una posición considerable como socio comercial, sobre todo porque entre estos países existen algunos acuerdos o tratados comerciales, como el Mercosur y ALADI (Santander 2023).

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN BRASIL Y MÉXICO, EN EL MARCO DEL REGIONALISMO LATINOAMERICANO

Más allá de las diferencias que caracterizan a las economías brasileña y la mexicana, y de las políticas económicas instrumentadas por cada país para avanzar en sus estadios de desarrollo, sin duda, ha habido rasgos comunes decisivos para convertirlos en países de interés recíproco y que han sido la base de la integración regional. La industria automotriz representa uno de los sectores de mayor peso dentro de esta relación y, específicamente, en el comercio bilateral; pues estos dos países son los principales productores y exportadores de vehículos en América Latina, en 2022, 90.9 % del total de la producción de vehículos de América Latina se concentró en México y Brasil (OICA 2023). Estos países también representan los mercados de mayor consumo de vehículos de América Latina.

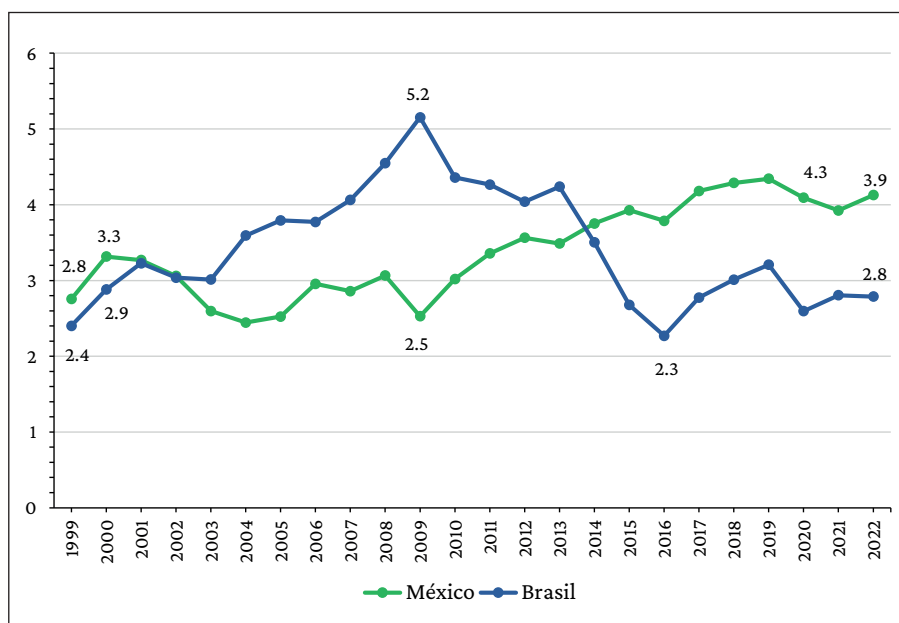
Durante los últimos años, tanto en Brasil como en México, la industria automotriz ha destacado por su ritmo de crecimiento y por las aportaciones que hace a variables como el PIB nacional, el empleo y la inversión extranjera directa; más aún, la industria automotriz se ha convertido en el principal punto de encuentro del comercio bilateral entre los dos países. En este mismo sentido, debe destacarse que Brasil es el principal socio comercial de México en América Latina y, en esta relación bilateral, el intercambio de vehículos y autopartes tiene un papel fundamental, pues el comercio automotriz representa casi la mitad de los flujos comerciales bilaterales.

Es evidente la importancia del sector automotriz en México y Brasil, en el año 2000 ocupaban las posiciones novena y duodécima, respectivamente, en la producción mundial de vehículos y en 2022 han llegado a posicionarse en los lugares séptimo y octavo. No obstante, la participación de las dos economías en la producción total de vehículos a nivel mundial ha sido inestable, pues eventos como la crisis financiera del 2009 y la pandemia por COVID-19 han repercutido de forma diferenciada en la producción de vehículos de ambos países (OICA 2023).

En el año 2000, Brasil manufacturó 1.7 millones de vehículos, lo que representó 2.9 % de la producción total mundial. En ese mismo año México produjo 1.9 millones de unidades, esto es 3.3 % del total mundial. Si bien en ese año México tuvo una mayor aportación a la producción mundial de vehículos, en los años posteriores fue superado por Brasil, que tuvo un crecimiento paulatino en su aportación a la producción mundial de vehículos hasta el 2009, año en el que tuvo su mayor contribución a la producción mundial con 5.9 % del total mundial de vehículos (véase gráfica 5).

A partir de 2009, la participación de Brasil en la producción mundial fue mermando, con la peor caída registrada en el 2016, cuando sólo aportó 2.3 % al total mundial. Esta contracción es resultado de las medidas

Gráfica 5
México y Brasil: participación porcentual
en la producción mundial de vehículos, 1999-2021



Fuente: Elaboración propia con datos de OICA (2023).

tomadas en ese año por las empresas automotrices para ajustar la producción a la demanda, en la que cerca de 9 mil trabajadores fueron suspendidos, entraron en vacaciones colectivas o programas de protección al empleo. En 2022 Brasil aportó sólo 2.8 % a la producción total mundial, ciertamente no ha logrado recuperar los niveles que tenía antes de la pandemia (véase gráfica 5).

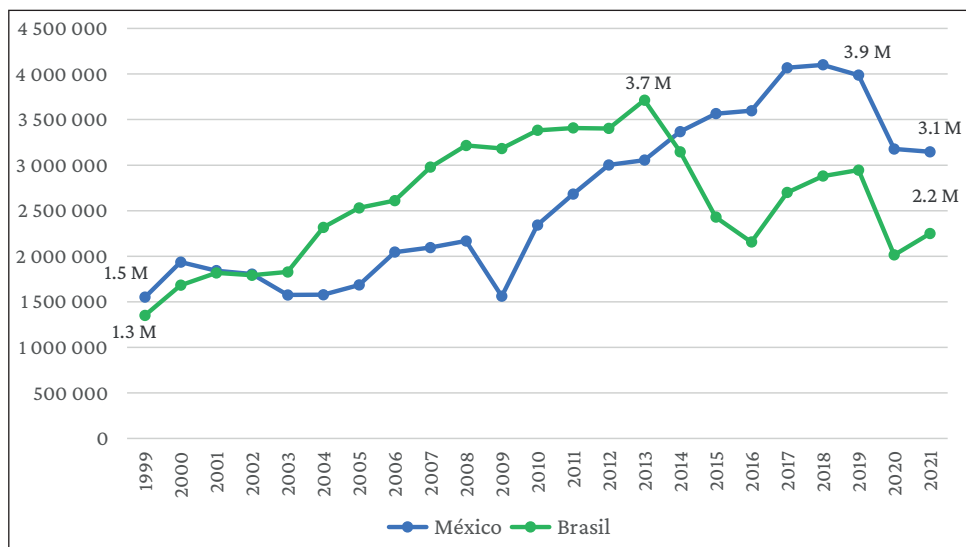
Por su parte, México también ha presentado una participación variable en la producción mundial de vehículos, su peor caída se dio en 2009, como resultado de la Gran Recesión, pues Estados Unidos, principal mercado para los vehículos manufacturados en México, disminuyó fuertemente su demanda. En ese año México sólo aportó 2.5 % de la manufactura mundial de vehículos; su mayor aportación la tuvo en 2019, con 4.3 %. Ya para 2022 México ocupó la séptima posición como productor de vehículos en el mundo, manufacturando 3.5 millones de unidades, lo que representa 3.9 % de la producción mundial. Sin embargo, al igual que Brasil, aún no recupera los niveles previos a la pandemia (véase gráfica 5).

La industria automotriz vista de forma conjunta en los dos países evidencia que en el periodo 2000-2022, de manera general, se ha dado un mayor crecimiento en la industria localizada en México, con tasas de crecimiento promedio anuales de 7.2 %, mientras que Brasil creció en promedio anual al 1.4 por ciento.

A partir de 2014 es notorio que México supera a Brasil en la producción total de vehículos, convirtiéndose en el principal productor de América Latina, y se ha mantenido en esa posición hasta la actualidad. Brasil, por su parte, se ubica en la segunda posición dentro de la región latinoamericana (véase gráfica 6).

En el caso de Brasil, la industria automotriz ha tenido un comportamiento más errático a partir de 2013, en ese año se presentó una caída importante que se prolongó hasta los dos años siguientes. En este periodo, la industria automotriz brasileña dejó de producir 1.5 millones de vehículos: mientras que en 2013 manufacturó 3.7 millones de unidades, en 2016 fueron sólo 2.1; es decir, disminuyó su producción en este periodo en casi 42 %. Esta situación se explica principalmente por la caída en la demanda

Gráfica 6
México y Brasil: producción total de vehículos, 1999-2021 (unidades)

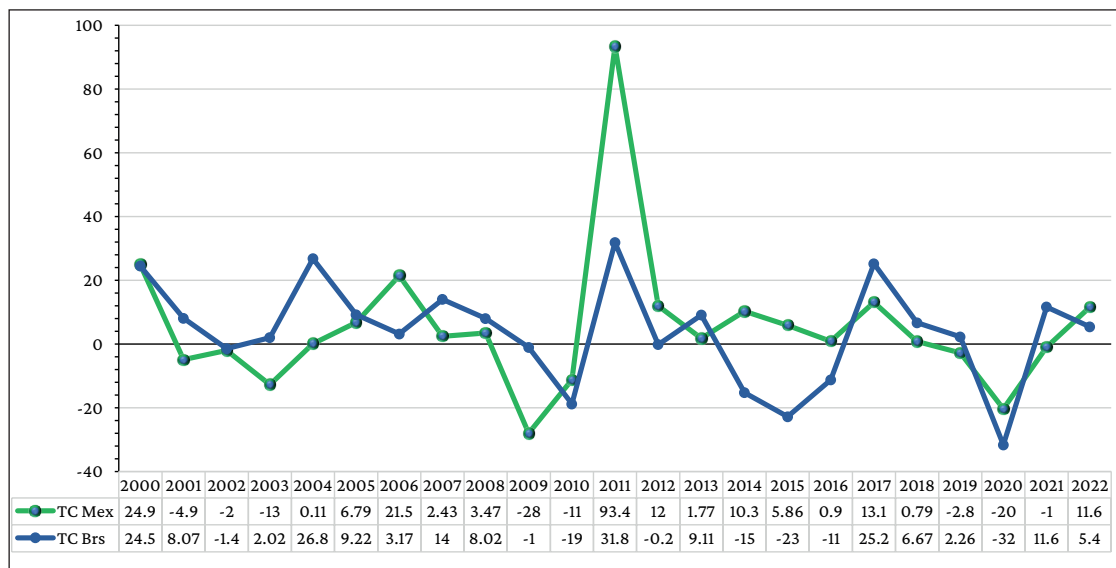


Fuente: Elaboración propia con datos de OICA (2023).

de autos, como consecuencia del encarecimiento de los créditos bancarios para la adquisición de vehículos y de la crisis económica en Argentina. A partir de 2017 la producción presentó un crecimiento significativo hasta los años de pandemia, específicamente, 2020 fue el año en que se presentó una caída de -31.6 % con relación a 2019 (véase gráfica 6).

Por otro lado, las tasas de crecimiento anuales de la producción de vehículos para los dos países dejan ver que más allá de la importancia ya sabida que tiene esta industria, también presenta cierta volatilidad. En el periodo 2000-2021 es evidente que las caídas de la actividad económica de los dos países tuvieron repercusiones en el crecimiento de la industria automotriz. En ambos países se observan fuertes caídas de la industria automotriz durante las crisis económicas de 2008-2009 y en la crisis del 2020 derivada por la pandemia de COVID-19. En estos casos, en 2009, la caída de la industria automotriz de México fue mucho mayor que la de Brasil; la tasa de crecimiento anual fue de -28.0 %, mientras la de Brasil fue

Gráfica 7
México y Brasil: tasa de crecimiento
de la producción total de vehículos, 2000-2021



Fuente: Elaboración propia con datos de AMIA (2023).

de -1.0%; esto se explica por la dependencia de esta industria en México con el mercado estadounidense, que fue uno de los más contraídos como resultado de la crisis financiera. En 2020, la caída de Brasil fue mayor que la de México, con una tasa de crecimiento anual de -31.6% y la de México de -20.3% (véase gráfica 7).

En los subapartados siguientes se destacan algunas características de la industria automotriz en Brasil y en México, que hacen evidente la importancia de este sector en la actividad económica de cada país, así como dentro del comercio bilateral.

La industria automotriz en Brasil

La industria automotriz en Brasil tiene una larga historia, desde 1919 se estableció la primera gran transnacional automotriz, Ford Brasil, que

actualmente cuenta con cuatro plantas productivas; seguida de General Motors, que se estableció en 1925, con un crecimiento muy importante, pues en la actualidad cuenta con ocho plantas productivas en territorio brasileño. Volkswagen, por su parte, se estableció en 1953 y, actualmente, tiene cuatro plantas productivas. Sin duda, un caso a destacar es el de Fiat, que se estableció en 1976, y el día de hoy tiene tres plantas productivas, entre ellas la de Minas Gerais, su planta de mayor capacidad de producción a nivel global, lo que le ha permitido posicionarse como uno de los principales productores de vehículos en ese país.

Sin duda, la industria automotriz es una de las más importantes para la economía brasileña, en 2018 aportó 3.0 % al producto nacional total y 18.0 % al producto manufacturero; generó 1.3 millones de empleos directos e indirectos. Cuenta con 26 fabricantes de vehículos (utilitarios y maquinaria agrícola y de obra pública); 484 fabricantes de autopartes; 5 279 concesionarias; 61 unidades industriales en 10 estados y 42 municipios. La capacidad productiva de la industria automotriz asciende a 5.05 millones de unidades de vehículos (ANFAVEA 2021).

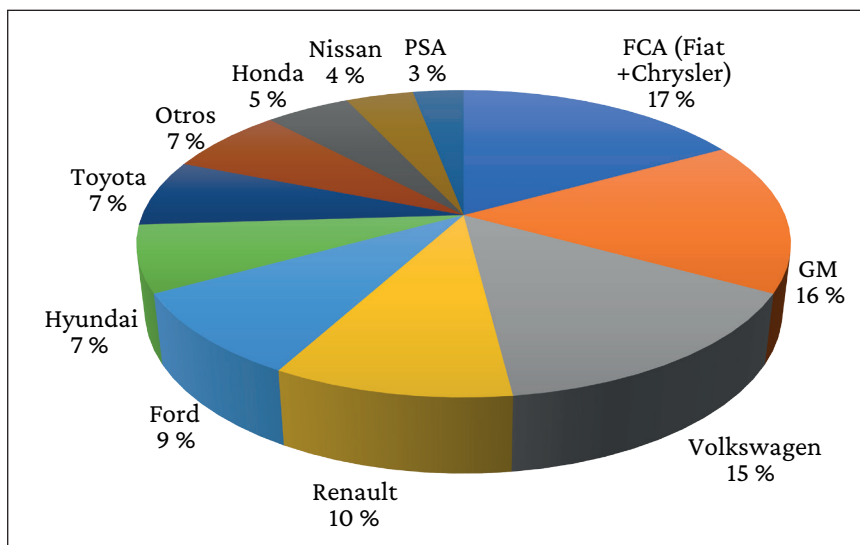
En 2018 la industria automotriz brasileña (automóviles, componentes, maquinaria agrícola, maquinaria de carretera, otros) tuvo exportaciones con un valor de 20.4 mil mdd e importaciones por valor de 23.8 mil mdd. Por otro lado, para los componentes automotrices, las exportaciones ascendieron a 7.6 mil mdd y las importaciones a 16.3 mil mdd. En 2018, Brasil también se posicionó como el octavo productor mundial por tamaño de mercado interno (Basque Trade & Investment 2020).

Por el lado de los productores de autopartes, las llamadas TIER 1, que son aquellas empresas de mayor tamaño y que se encuentran más cercanas a las armadoras para la proveeduría de partes, están dominadas por empresas de capital extranjero (este es un rasgo que se comparte con la industria automotriz localizada en México). Por el contrario, en el caso de los fabricantes de menor tamaño (TIER 2 y 3), que se dedican a la fabricación de forjados, fundiciones, estampados, plásticos, productos de caucho y productos no metálicos, la mayoría son de capital nacional (Basque Trade & Investment 2020).

La industria automotriz en Brasil, tanto por el lado de la producción de autopartes y componentes, como por el lado del ensamble final, ha tenido una tendencia a concentrarse en estados como: São Paulo, el de mayor peso económico y en el que se concentra 46 % de los vehículos producidos; seguido de Minas Gerais Paraná con 12.4 % y Bahía con el 8.3 % de los vehículos manufacturados en 2018. En este año también, el sector se integraba por 644 empresas, con ingresos cercanos a 26 116.1 mdd y generaba alrededor de 174 537 puestos de trabajo (Basque Trade & Investment 2020).

Las principales empresas automotrices ensambladoras con presencia en Brasil son: Audi, BMW, Stellantis (FCA+PSA), Ford, GM, Hyundai, Honda, Mercedes-Benz, Nissan, Renault, Toyota, Volkswagen, Volvo y Scania (ANFAVEA 2021).

Gráfica 8
Brasil, venta de vehículos
por principales empresas, 2018 (participación porcentual)



Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAVEA (2021).

En 2018, la producción de automóviles y vehículos comerciales ligeros se concentró, en gran medida, en cinco grandes empresas transnacionales, que centralizan 71.1 % del total, éstas son: FCA, líder con la manufactura de 18.1 % del total de vehículos; seguida de General Motors con 16.9 %; Volkswagen con 15.8 %; Renault con un 10.6 % y Ford con 9.7 % (ANFAVEA 2021).

Como puede verse en la gráfica 8, estas mismas empresas ocuparon los primeros lugares en ventas: FCA con 17 % del total, General Motors con 16 %, Volkswagen con 15 %, Renault con 10 % y Ford con 9 % del total; no obstante, la presencia de otras grandes transnacionales, como Hyundai, Toyota, Honda, Nissan y PSA, también fue importante.

En Brasil predomina la producción de automóviles y vehículos comerciales ligeros, que representan 92 % del total de las unidades manufacturadas en ese país (véase gráfica 9); el restante 8 % corresponde a vehículos del tipo camiones pesados y onnibus (ANFAVEA 2021).

Como se ha destacado a lo largo de este documento, la industria automotriz en Brasil tiene gran relevancia a nivel internacional, con participación de prácticamente todas las grandes transnacionales ensambladoras del sector, lo que se ha traducido en altas tasas de crecimiento, tanto en la producción de vehículos ensamblados como de autopartes.

Esta industria ha presentado periodos de expansión como el registrado en los años de 1999 a 2013, pues de manufacturar 1.3 millones de unidades en 1999, llegó a producir 3.7 millones en 2013; en ese periodo presentó tasas de crecimiento anuales de 7.5 puntos porcentuales; no obstante, a partir de 2014 empieza a darse una significativa caída para la industria automotriz en ese país, que se prolongó hasta los dos años siguientes.

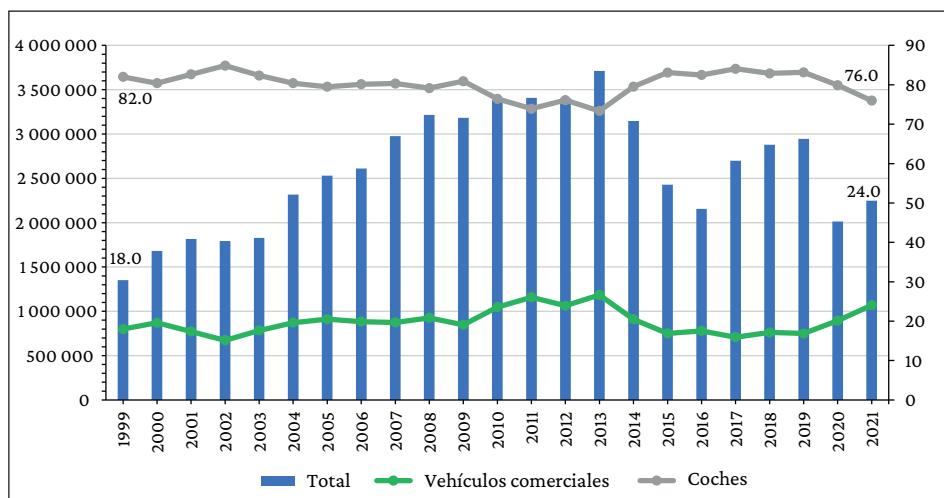
En este periodo la industria automotriz brasileña dejó de producir 1.5 millones de vehículos, pues en 2016 sólo manufacturó 2.1 millones de unidades, es decir, disminuyó su producción en casi 42 %. De igual forma, se perdieron cerca de 15 mil empleos directos en el sector; lo anterior se explica principalmente por la caída en la demanda de autos como consecuencia del encarecimiento de los créditos bancarios para la adquisición de vehículos, resultado de la desaceleración que vivió la economía

brasileña en esos años; a lo que se sumó la crisis económica en Argentina (Notimex 2015).

A partir de 2017 se presenta nuevamente un crecimiento significativo en la producción de vehículos hasta los años de pandemia, específicamente, 2020 fue el año en que se registró una de las peores caídas, -31.6 % con relación a 2019 (véase gráfica 9). Cabe destacar que en los últimos años la participación de los vehículos comerciales en el total ha crecido, aunque la de coches es considerablemente mayor. En 2021 representaron el 24.0 % de la producción de vehículos comerciales y 76.0 % de coches (véase gráfica 9).

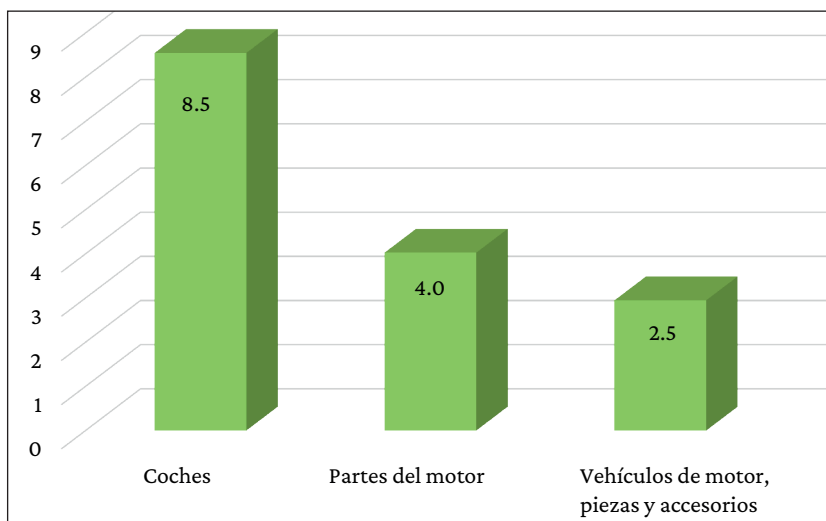
Finalmente, cabe destacar que, en 2021, 15 % del total de las exportaciones de la industria automotriz brasileña tuvo como destino el mercado mexicano (véase gráfica 10), porcentaje que sin duda fortalece los vínculos comerciales en la búsqueda de la integración regional entre estas economías.

Gráfica 9
Brasil: producción total de vehículos (unidades) y participación porcentual de coches y vehículos comerciales en el total, 1999-2022



Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAVEA (2023).

Gráfica 10
Brasil: exportaciones hacia México, 2021 (participación porcentual)



Fuente: Observatory of Economic Complexity (2022).

La industria automotriz en México

En México, la industria automotriz es una de las más importantes y de mayor crecimiento dentro de la manufactura nacional en los años recientes, además, es considerada una fuente importante de innovación tecnológica. En 2021 aportó 2.9 % al PIB total; 17.3 % al producto manufacturero; generó 1.8 % del empleo total nacional y 22 % del empleo manufacturero. También se posicionó en el tercer lugar como exportador de vehículos ensamblados y en el cuarto lugar como exportador de autopartes a nivel mundial.

Por otro lado, la industria automotriz en México es una de las mayores receptoras de IED; de 1999 a junio de 2020 recibió 81 671 mdd por este concepto, lo que representa 13.7 % del total de la IED recibida en el país, y 28.6 % del total de la IED recibida en la manufactura nacional.

Para marzo de 2023 empleó a 1 017 812 personas, lo que representó 22.7 % del empleo total de la manufactura nacional; de las que 19.9 % se emplearon en la fabricación de automóviles y camiones, carrocerías y remolques, y 87.1 % en la fabricación de autopartes (AMIA 2023). A estas cifras debe sumarse cerca de un millón de empleos indirectos.

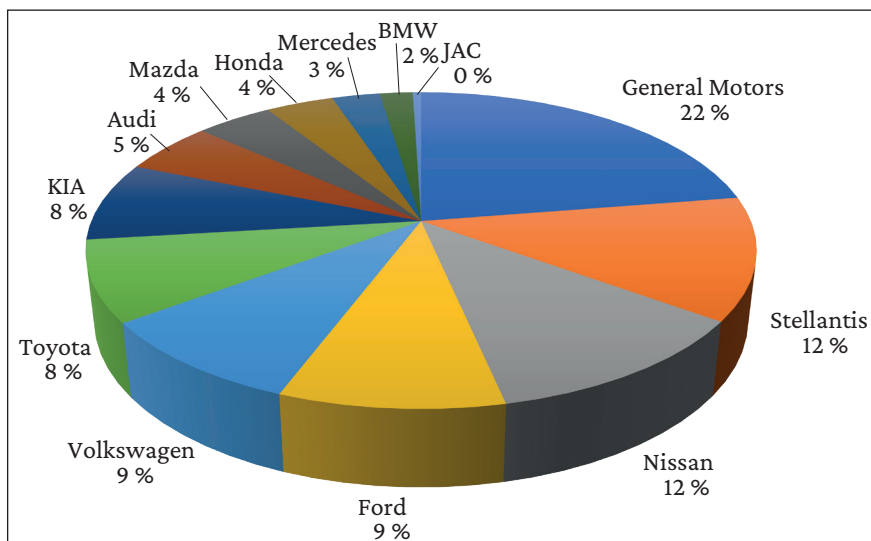
México es un territorio de gran interés para las empresas del sector automotriz, pues a nivel mundial es una de las economías más abiertas, por el número de acuerdos comerciales que tiene con otros países y regiones del mundo. El T-MEC, sin duda, representa la posibilidad de ingresar a Estados Unidos, uno de los mercados automotrices más grandes del mundo.

Con este marco, en México se encuentran establecidas la mayoría de las grandes empresas transnacionales del sector, tanto de ensambladoras como de productoras de partes, algunas de ellas son Ford, General Motors, Stellantis (FCA+PSA), Hyundai, Honda, Kia, Mercedes-Benz, Mazda, Nissan, Renault, Toyota, Volkswagen, Audi, BMW, JAC Motors, BAIC, Volvo y Scania (AMIA 2023).

Existen 39 plantas del sector: 22 de ensamble de automóviles, localizadas principalmente en la región frontera norte, en los estados de Baja California, Sonora, Coahuila y Nuevo León; la región occidente, en Aguascalientes y Jalisco, y la región centro localizadas en el Estado de México, Puebla, Jalisco y Guanajuato; y de manera reciente, la planta de BAIC, localizada en el estado de Veracruz; 10 plantas de motores localizadas en Chihuahua, Coahuila, Jalisco, Aguascalientes, Guanajuato y Estado de México, y siete plantas de transmisiones localizadas en Coahuila, Nuevo León, San Luis Potosí, Guanajuato y Jalisco.

La industria automotriz en México tiene una capacidad de producción de poco más de 5 millones de vehículos al año, 5.7 millones de motores y 2.4 millones de transmisiones. En México, General Motors se ha consolidado como el principal productor de vehículos, en 2022 manufacturó 23 % del total; le siguen Stellantis con 13 %, Nissan con 12 % y Volkswagen y Ford con 9 %, cada una (véase gráfica 11).

Gráfica 11
México, venta de vehículos
por principales empresas, 2022 (participación porcentual)



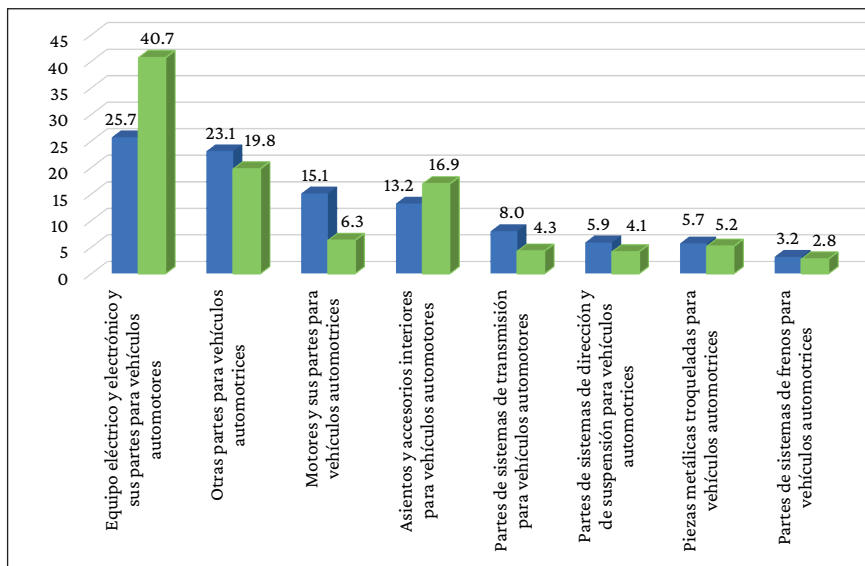
Fuente: Elaboración propia con datos de AMIA (2023a).

Dentro de las autopartes, destaca la fabricación de equipo eléctrico y sus partes para vehículos automotores. Esta rama genera 25.7% del valor agregado total de la producción de partes y emplea a 40.7% de la población ocupada total en la industria de autopartes. La fabricación de motores y sus partes y la fabricación de asientos para vehículos también destacan por su aportación al valor agregado, 28.3%, y por la generación de empleo, 23.2% (véase gráfica 12).

En la gráfica 13 se observa, por un lado, la evolución de la producción total de vehículos, que ha crecido paulatinamente durante las últimas tres décadas, sobre todo a partir de 1994, año en que comenzó el TLCAN, y con dos caídas importantes en la producción: en 2009 por la Gran Recesión y en 2020 y 2021 por la pandemia de COVID-19.

Por otro lado, en esa misma gráfica, se presenta la evolución de la venta de vehículos en México, en la que se observa un crecimiento

Gráfica 12
 México: VACB y población ocupada en la producción de autopartes por rama de actividad, 2019 (participación porcentual)

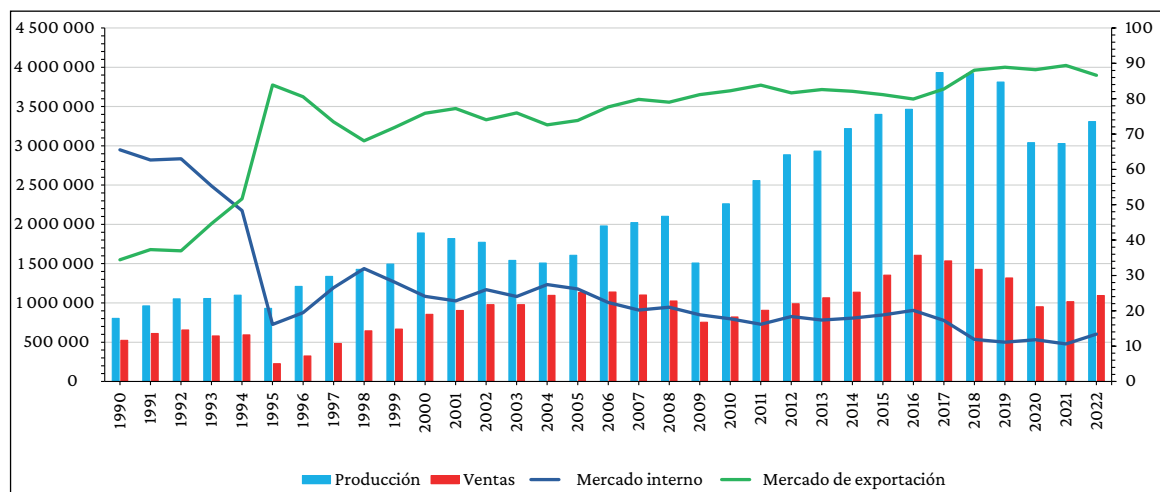


Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2019).

moderado e igualmente con caídas considerables registradas en los mismos años que en la producción.

Un dato importante de la industria automotriz en México es la trayectoria que ha seguido a partir de la puesta en marcha del TLCAN, pues sin duda representó un parteaguas en su desarrollo. Primero, este tratado comercial sentó las bases para que México se consolidara como plataforma de exportación para la industria automotriz, ya que a partir de 1994 predomina la producción de vehículos para exportación, mientras que la producción destinada al mercado interno se ha estancado. En la gráfica 13 también se observa que en los últimos años más del 80 % de la producción de vehículos se destinan al mercado de exportación, principalmente al de Estados Unidos, mientras que sólo el 20 % al mercado interno. En 2022 el porcentaje fue de 86.6 y 13.4 %, respectivamente.

Gráfica 13
 México: producción y venta de vehículos (unidades),
 producción para mercado interno y para mercado
 de exportación (participación porcentual), 1990-2022

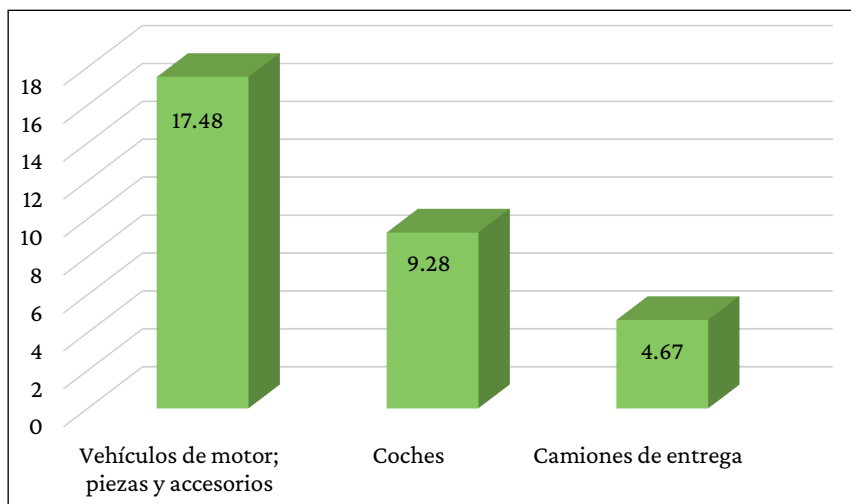


Fuente: Elaboración propia con datos de AMIA (2023).

Del total de las exportaciones que se hacen desde México a Brasil, la industria automotriz es una de las más representativas, pues 31.5 % del total se derivan de esta industria. Como puede verse en la gráfica 14, se exportan tanto vehículos ensamblados (autos y camiones) como autopartes.

Este capítulo ofreció información valiosa sobre el papel que la apertura comercial, para México, y el proteccionismo, para Brasil, tienen en el desarrollo de la industria automotriz y en la estructura de producción y comercio de cada país. En el caso de Brasil, las políticas proteccionistas obligaron a los principales fabricantes de automóviles (Volkswagen, Ford, Fiat y Mercedes) a establecer plantas (Gallas 2018) lo que fomentó la producción de vehículos, sobre todo para el mercado interno, que en tamaño supera por mucho al mercado mexicano. Por su parte, México apostó por el desarrollo de la industria automotriz a partir del mercado

Gráfica 14
México: exportaciones hacia Brasil, 2021 (participación porcentual)



Fuente: Observatory of Economic Complexity (2022).

exterior y la apertura comercial; de tal forma que a partir del 2020 aproximadamente 90 % de la producción de vehículos se destina al mercado externo. En resumen, las rutas de desarrollo y crecimiento de ambos países han sido diferentes, pero con comportamientos similares en términos de crecimiento y aportación a la región.

La información de este capítulo también permite identificar cierta complementariedad entre las economías, aunque también cierto grado de competencia. Por un lado, existe complementariedad porque el comercio bilateral de la industria comprende autopartes, piezas y accesorios (insumos para la producción), y no sólo vehículos terminados. Por otro lado, se identifica cierto grado de competencia, en el sentido de que los países compiten por atraer IED de las diferentes empresas del sector. En la actualidad, se observa que en ambos países hay presencia de las empresas del sector automotriz más grandes del mundo, como General Motors, Ford y Stellantis, pero también hay empresas que se han establecido sólo en alguno de los dos países, además las empresas con presencia en ambos

países producen diferentes modelos de vehículos. Esto último también incluye cierta rivalidad para atraer la producción de cierto(s) vehículo(s) a los dos países.

Impacto de las políticas públicas y efectos sociales y ambientales en la industria automotriz en México y Brasil

El desarrollo y evolución del sector automotriz en estos dos países es resultado de las políticas públicas seguidas por los gobiernos, que, aunque con enfoques y resultados distintos, han sido cruciales en su desarrollo.

En el caso de México, las políticas públicas se han orientado a impulsar a esta industria en un contexto de apertura comercial y de integración con mercados internacionales, especialmente, con Estado Unidos; en este proceso ha sido clave la firma del TLCAN, en 1994, y su posterior renegociación con el ahora llamado T-MEC, en 2020, con lo que este país se ha consolidado como un centro global de manufactura y exportación de vehículos. En este sentido, el T-MEC ha reforzado el vínculo comercial con Estados Unidos y Canadá y ha garantizado la continuidad de México como un actor clave en la cadena global de suministro automotriz (Thomson Reuters 2020).

Como resultado de estas políticas y las propias características del sector, integrado en gran medida por empresas transnacionales, se ha incentivado el ingreso de IED destinada a esta industria; más aún, se han conformado importantes clústeres automotrices en diversas regiones del país, principalmente la norte, centro norte y Bajío (Carbajal 2015; Suárez-Carbajal y Morales-Fajardo 2016; Campos Ortiz 2022).

A pesar de estos logros, las políticas públicas en México no han sido suficientes para incentivar el desarrollo de una industria nacional de autopartes y tecnología automotriz avanzada, más aún para modernizarla en términos de innovación tecnológica y sostenibilidad.

A diferencia de México, Carbajal-Suárez y Morales-Fajardo (2016) señalan que Brasil, para fortalecer su industria automotriz, ha aplicado

políticas públicas más proteccionistas, priorizado la producción local a partir de la imposición de aranceles a las importaciones y también ha solicitado contenido local en la manufactura de vehículos; como resultado, la industria automotriz brasileña mantiene una fuerte presencia en el mercado interno y ha desarrollado una cadena productiva más robusta en el país (*Newsroom Infobae* 2024).

Como parte de las políticas públicas encaminadas a la industria automotriz en Brasil, se han instrumentado varios programas en los que se destaca el tema de la innovación tecnológica y la sostenibilidad. El programa Inovar-Auto, en 2012, ofrecía incentivos fiscales a las empresas que invirtieran en tecnología, eficiencia energética y reducción de emisiones; así como en la producción de vehículos que utilizaran biocombustibles, como el etanol (Vargas y Pinto 2020).

El llamado programa ROTA, en 2018, buscaba modernizar la industria automotriz, mejorar su competitividad global y promover la sostenibilidad, a partir de mejorar la eficiencia energética de los vehículos y la reducción de emisiones de CO₂; fomentar la innovación tecnológica otorgando incentivos fiscales a las empresas que invirtieran en investigación y desarrollo en tecnologías para la electrificación, la conectividad y los vehículos autónomos (MDIC 2020).

En 2023, el Programa Mover (Movilidad Verde e Innovación), cuyo objetivo principal es reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y otros gases de efecto invernadero de la flota automotriz, a partir de la incentivación de inversiones en tecnologías limpias, la producción de vehículos eléctricos, la introducción de créditos fiscales y la promoción de la fabricación sostenible; así como la reducción de los impuestos a los fabricantes que produzcan vehículos con menores emisiones de carbono (Verdélío 2024).

En cuanto a los efectos sociales, económicos y ambientales de la industria automotriz, para ambos países destaca que esta industria se ha convertido en un motor del crecimiento de la actividad económica, con destacada participación en el PIB total y manufacturero, y la generación de encadenamientos productivos con otras actividades, lo que resulta en

la generación de empleos directos e indirectos, así como de innovación tecnológica que en muchas ocasiones se transfiere a otras actividades productivas; además de la ya comentada atracción de inversión extranjera directa.

Sin duda un desafío importante para la industria automotriz en estos dos países, que puede convertirse en un punto de cooperación en el futuro de la industria, es transitar a la manufactura de vehículos más sostenibles, menos contaminantes, así como incentivar, a partir de políticas públicas, el escalamiento de los productores nacionales hacia actividades con mayor generación de valor agregado y mejorar las condiciones salariales de los trabajadores de ambos países.

CONCLUSIONES

América Latina es, sin duda, una región llena de contrastes, pero también de grandes similitudes entre los países que la integran, en este sentido, se vuelve relevante el tema del regionalismo latinoamericano, visto como el marco de referencia para plantear estrategias para mejorar en sus estadios de desarrollo.

Dentro del regionalismo latinoamericano, el comercio ha sido una de las principales estrategias empleadas por los países, a partir de alianzas y acuerdos comerciales, para ampliar mercados y avanzar en la integración económico-comercial de los diferentes países.

Brasil y México representan las dos economías más grandes y dinámicas de América Latina, son los países que más aportan al PIB de la región y las economías más atractivas para los capitales internacionales. No obstante, ambos países han seguido trayectorias distintas. México se ha convertido en uno de los países con mayor apertura a los mercados internacionales, con un importante número de acuerdos y tratados comerciales con diversos países. Mientras que Brasil ha mantenido una economía más cerrada, con pocos acuerdos comerciales firmados con otros países y con cierto nivel de proteccionismo en industrias clave.

Un punto de encuentro entre estos países ha sido el comercio, sobre todo el de la industria automotriz, que para ambos representa una de las actividades económicas más importantes. A partir del siglo XXI, el crecimiento de la producción automotriz en ambos países ha sido bastante similar, con algunas diferencias. Por un lado, México se ha convertido en una plataforma de exportación automotriz, principalmente a partir de la puesta en marcha del TLCAN, y Brasil se ha centrado en la producción para abastecer su mercado interno. Por otro lado, para México, el mercado estadounidense define el desempeño del sector en gran medida, mientras que para Brasil es relevante la región de América del Sur.

Se identifica complementariedad y competencia en la industria de las dos economías. Se complementan en el tipo de vehículos y autopartes que producen y comercian, pero compiten por atraer IED para la producción de los vehículos de las grandes empresas.

Finalmente, la evidencia muestra que el comercio automotriz entre México y Brasil se define por el ACE 55, pero que difícilmente se podrá llegar a concretar una etapa de libre comercio entre estos dos países, pues las negociaciones en esta materia sólo han concluido en modificaciones a los apéndices del acuerdo, que no representan avances significativos en pro del libre comercio.

REFERENCIAS

- ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración). 2002. *Acuerdo de Complementación N° 54 entre México y el Mercado Común del Sur (Mercosur)*. ALADI. https://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/ace/es/ace54/ACE_054.pdf.
- ALADI. 2012. *Boletín*, núm. 5. Montevideo: ALADI. <https://www2.aladi.org/boletin/espanol/Octubre/index.htm>.
- AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz). 2023. *Estadísticas del sector automotriz*. Buenos Aires: AMIA. <https://www.amia.com.mx/>.

- ANFAVEA (Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores). 2021. *Anuário da indústria automobilística brasileira*. São Paulo: ANFAVEA. https://static.poder360.com.br/2021/03/anuario-anfavea-5mar2021_compressed.pdf.
- ANFAVEA. 2023. *Datos estadísticos para descargar*. São Paulo: ANFAVEA. <https://anfavea.com.br/site/ediciones-en-excel/?lang=es>.
- Bach, Daniel. 2015. *Regionalism in Africa: Genealogies, Institutions and Trans-State Networks*. Londres: Routledge; CRC Press. <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9781315733180/regionalism-africa-daniel-bach>.
- Basque Trade & Investment. 2020. *Componentes de automoción en Brasil*. Bilbao: Basque Trade & Investment. <https://basquetrade.spri.eus/componentes-de-automoci-n-en-brasil/>.
- BM (Banco Mundial). 2023. *Datos sobre las cuentas nacionales del Banco Mundial y archivos de datos sobre cuentas nacionales de la OCDE*. Washington, D. C.: BM. <https://datos.bancomundial.org/indicador/ne.trD.gnfs.Zs?locations=MX>.
- Campos Ortiz, Germán Augusto. 2022. “Impacto de la industria automotriz en el desarrollo regional en México”. Tesis de maestría. Centro de Estudios Económicos, El Colegio de México. <https://repositorio.colmex.mx/concern/theses/bz6ocz181?locale=es>.
- Carbajal-Suárez, Yolanda. 2015. *Evolución, condiciones actuales y retos del sector automotriz en México y en el Estado de México*. Toluca: UAEMEX; ITIAM.
- Carbajal-Suárez, Yolanda y María Esther Morales-Fajardo. 2016. “El sector automotriz en México y Brasil: un análisis desde la perspectiva comercial”. *Revista Eletrônica de Negócios Internacionais (Internext)*, 11 (3): 4-21.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). 2023. “Producto interno bruto (PIB) total anual a precios constantes en dólares; estimaciones propias con base en fuentes oficiales de los países”. *Cepalstat: bases de datos y publicaciones estadísticas*. Santiago de Chile:

- CEPAL. https://statistics.cepal.org/portal/databank/index.html?lang=es&indicator_id=2207&members=229.
- Deciancio, Melisa. 2016. “El regionalismo latinoamericano en la agenda de la teoría de las relaciones internacionales”. *Iberoamericana* 16 (63): 91-110. <https://doi.org/10.18441/ibam.16.2016.63.91-110>.
- Forbes Staff*. 2020. “Brasil reinicia actividades en medio de alza de contagios”. México: *Forbes en línea*, 10 de julio de 2020. <https://www.forbes.com.mx/mundo-brasil-inicia-actividades-medio-alza-contagios/>.
- Gallas, Daniel. 2018. “El país de América Latina que prosperó gracias al proteccionismo y a las barreras comerciales (y qué puede enseñar al mundo)”. *BBC News Mundo*, 3 de agosto de 2018. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45053077.amp>.
- García Moreno, Rafael y Alejandro Rogelio Álvarez Béjar. 2023. “El sector automotriz mexicano y la región de América del Norte. Resultados y perspectivas de la política de mayor integración negociada en el T-MEC”. *Norteamérica* 18 (1): 145-167. <https://doi.org/10.22201/cisan.24487228e.2023.1.508>
- González, Luis Miguel. 2012. “Brasil optó por proteccionismo, ¿qué hará México?”. *El Economista*, 14 de marzo de 2012. <https://www.economista.com.mx/amp/opinion/Brasil-opto-por-proteccionismo-que-hara-Mexico-20120314-0002.html>.
- Grant Thornton. 2020. *Modificaciones al Acuerdo de Complementación Económica No. 55*. Ciudad de México: Grant Thornton. <https://www.grantthornton.mx/alertas/alerta70-2020/>.
- Hettne, Björn y Fredrik Söderbaum. 2000. “Theorising the Rise of Regionness”. *New Political Economy* 5 (3): 457-472. <https://doi.org/10.1080/713687778>.
- Inegi (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). 2019. *Censo Económico 2019*. Sistema Automatizado de Información Censal. México: Inegi. <https://www.inegi.org.mx/app/saic/>.
- Lustig, Nora y Jorge Mariscal. 2020. “Brasil y México frente a COVID, un contraste singular”. *ResearchGate.net*. <https://www.researchgate>

- .net/publication/348819236_Brasil_y_Mexico_frente_a_Covid_un_Contraste_Singular.
- MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio y Serviços). 2020. *Sobre o Programa Rota 2030. Mobilidade e logística*. Gobierno de Brasil. <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/rota-2030-mobilidade-e-logistica>.
- Newsroom Infobae*. 2024. “El Gobierno brasileño anuncia nuevos incentivos para una industria automotriz verde”. *Infobae*, 26 de marzo de 2024. <https://www.infobae.com/america/agencias/2024/03/26/el-gobierno-brasileno-anuncia-nuevos-incentivos-para-una-industria-automotriz-verde/>.
- Notimex. 2015. “Industria automotriz de Brasil, en su peor nivel en 10 años”. *El Economista*, 14 de julio de 2015. <https://www.economista.com.mx/empresas/Industria-automotriz-de-Brasil-en-su-peor-nivel-en-10-anos-20150714-0074.html>.
- OEC (Observatory of Economic Complexity). 2022. *México (MEX) and Brasil (BRA) Trade*. <https://oec.world/es/profile/bilateral-country/mex/partner/bra>.
- OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers). 2023. *Estadísticas de producción*. <https://www.oica.net/category/production-statistics/2021-statistics/>.
- Razafindrakoto, Mireille, François Roubaud, Pierre Salama y Alexis Saludjian. 2023. “Frente invertido: un análisis comparado Brasil-México de la gestión económica y sanitaria de la covid-19”. *El Trimestre Económico* 90 (360): 1001-1055
- Sanahuja, José Antonio. 2014. “Enfoques diferenciados y marcos comunes en el regionalismo latinoamericano: alcance y perspectivas de UNASUR y CELAC”. *Pensamiento propio*, núm. 39, 75-108. <http://www.cries.org/wp-content/uploads/2014/06/007-Sanahuja.pdf>.
- Santander Trade Markets. 2023. *Cifras de comercio exterior de Brasil*. https://santandertrade.com/es/portal/analizar-mercados/brasil/cifras-comercio-exterior#classification_by_products.

- SE (Secretaría de Economía). 2025. *Acuerdo y tratados comerciales de México*. México: Gobierno de México. <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico>.
- SICE (Sistema de Información sobre Comercio Exterior). (s. f.). *Acuerdo de Complementación Económica N° 55 celebrado entre el Mercosur y los Estados Unidos Mexicanos*. http://www.sice.oas.org/Trade/MERCOSURMexACE55/MERMexAuto_s.asp#A.3.
- Thomson Reuters. 2020. “T-MEC: Los beneficios del nuevo tratado para México”. Thomson Reuters México. <https://www.thomsonreuters-mexico.com/es-mx/soluciones-de-comercio-exterior/blog-comercio-exterior/los-beneficios-nuevo-tratado-mexico>.
- Vargas, Tiago Bernardino y Geraldo Augusto Pinto. 2020. *El programa Inovar-Auto en Brasil, sus objetivos y la adhesión de las automotrices*. Brasil: GERPISA. <https://gerpisa.org/node/6072>.
- Verdélío, Andreia. 2024. “Brasil crea programa para descarbonizar flota nacional”. *Agencia Brasil EBC*, 2 de enero de 2024. <https://agenciabrasil.ebc.com.br/es/geral/noticia/2024-01/brasil-crea-programa-para-descarbonizar-flota-nacional#>.

5

El papel de la inversión extranjera directa en el marco del regionalismo latinoamericano: el caso de México y Brasil, 1990-2022

Reyna Vergara González

Centro de Investigación en Ciencias Económicas,
Facultad de Economía, Universidad Autónoma del Estado de México

INTRODUCCIÓN

Una parte importante de la literatura sobre inversión extranjera directa (IED) considera que este tipo de inversiones abre la puerta a nuevos mercados a nivel global, favorece el crecimiento (Maldonado Niño, Piedrahita Aguirre y Díaz Rodríguez 2019) y el empleo, aumenta la cualificación de los trabajadores y mejora la capacidad productiva y tecnológica de los países receptores (Elizalde Guzmán, Martínez Damián y García Juárez 2022). Durante la década de los noventa la recepción de IED en América Latina representó el 9.2 % de los flujos mundiales, un crecimiento promedio de 32 %. Sin embargo, en las últimas dos décadas, el ritmo de crecimiento de estos recursos disminuyó a niveles de 12 y 1.9 %, para el primero y segundo decenio del siglo XXI, respectivamente (UNCTAD 2024).

Entre los factores que explican el auge de la IED en América Latina, en la segunda mitad de los años noventa, destacan las políticas de liberalización del comercio, las reformas estructurales, la privatización de empresas estatales, los proyectos regionales, así como el auge de la internacionalización de grandes empresas hacia los mercados de países vecinos, conocidas como translatinas o multilatinas.¹

¹ La estrategia de estas empresas que consiste en la ampliación y búsqueda de mercados (Morales et al. 2012) y de recursos naturales, no es nueva (López 2018), su

Los proyectos regionales que iniciaron en 1960 con la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), sustituida en 1980 por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), a la que siguió el Acuerdo sobre el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), este último firmado en 1994 por 20 países, han tenido como objetivo la creación de un mercado común latinoamericano. Sin embargo, no han dado los resultados esperados debido a que los países más importantes de la región, Brasil y México, forman parte de distintos proyectos que surgieron en la primera mitad de la década de los noventa: el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) en 1991, del cual forma parte Brasil, y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994 firmado por México, Estados Unidos y Canadá.² Dos proyectos que se insertan de manera diferente en los mercados internacionales, lo que ha facilitado los flujos comerciales y de IED (Elizalde Guzmán, Martínez Damián y García Juárez 2022), al mismo tiempo que ha sido un freno para los procesos de integración de la región. Según datos del Banco Mundial (BM 2023), las dos economías más grandes de América Latina captan más del 56 % de la IED que llega a la región y, desde 2007, Brasil se ha posicionado como la economía número uno en América Latina y como la octava a nivel internacional, mientras que México ocupó la posición número 14 en 2022.

A pesar de tener distintos proyectos, ambos países han firmado tres acuerdos de complementación económica (ACE 53, 54 y 55) con énfasis en el sector automotriz y en el estímulo a la inversión recíproca. La complementación de estas economías, especializadas en diferentes sectores (Brasil en agroindustria y materias primas y México en manufacturas) les ha permitido ubicarse entre los principales exportadores de este tipo

crecimiento fue impulsado inicialmente por el crecimiento de su mercado interno y unos años más tarde por las reformas de libre comercio de los años noventa, lo que les permitió incursionar en los mercados internacionales (López, 2018).

² Conocido actualmente como Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

de bienes; sin embargo, en la práctica, estos acuerdos no están exentos de dificultades que van desde la distancia geográfica hasta la concentración comercial que México mantiene con Estados Unidos, y desde donde se determina su principal eje de acción. Mientras que Brasil, quien ha asumido el liderazgo económico de América del sur y es un miembro importante del grupo formado por Rusia, India, China y Sudáfrica (BRICS; Gachúz y López 2015), ha diversificado de mejor manera sus mercados y privilegiado su economía interna y el comercio regional. Aunque la relación comercial entre Brasil y México ha aumentado en los últimos años, las inversiones recíprocas entre ambas economías parecen haber entrado en una fase de menor crecimiento, lo que en parte se explica por un contexto de desaceleración económica en la región, menores precios en productos básicos de exportación, la recesión de Brasil en 2015-2016, la menor rentabilidad de la IED (2014-2016), la menor demanda de China en 2017, la incertidumbre política en México en 2018, y la crisis del COVID-19 en 2020 (CEPAL 2016; 2017).

El objetivo de este capítulo es analizar las características de los flujos de IED en México y Brasil y la inversión recíproca entre ambas naciones, en el marco del regionalismo latinoamericano en el periodo 1990-2022. Para cumplir con este objetivo, el documento se divide en cuatro partes: en la primera se revisa la relación entre integración e IED; en la segunda se busca explicar la relación entre regionalismo e IED; en la tercera se revisan las estadísticas sobre la IED en México y Brasil y se destacan los sectores más beneficiados por estos flujos de capital. En la última, se examina la inversión recíproca entre ambos países, haciendo hincapié en su comportamiento a nivel sectorial y se destacan algunas de las empresas de ambos países vinculadas con estas inversiones. Finalmente, se concluye que Brasil y México, los países líderes de América Latina, se mantienen como los principales receptores de IED de la región. Sin embargo, sus proyectos de inserción internacional parecen seguir caminos opuestos, lo que se ha convertido en un obstáculo para la unificación de la región en un mercado común en beneficio de sus estados miembros.

INTEGRACIÓN ECONÓMICA E INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA

En la literatura existen diferentes acepciones sobre el concepto de integración económica, la más utilizada refiere a las relaciones entre naciones independientes que comparten, además de un área geográfica común, afinidades intangibles (cultura, lengua e intereses; Chakma 2020). Estas relaciones se pueden ampliar de manera paulatina, a partir de acuerdos económicos, que van desde la formación de un área de libre comercio (libre circulación de productos) hasta la unificación completa de las economías nacionales (Balassa 1991), como es el caso de la Unión Europea (UE),³ esto último implica considerar la integración como parte de un proceso con un resultado final determinado, en parte, por factores políticos (Ezenwe 1978).

Entre los beneficios de la integración económica destacan: el incremento del comercio entre los países miembros, la ampliación de la producción y el bienestar en cada una de las economías involucradas, debido a los cambios que se asumen se generan en la estructura productiva de las naciones y la hacen más competitiva, al reducir los costos de transporte y aumentar el volumen de producción (Balassa 1991). Este proceso también puede dar lugar a costos por la desviación del comercio a través de países no miembros. A fin de cuentas, la integración económica es un proceso complejo que puede afectar tanto a los países miembros como a los no miembros (Dion 2004), con efectos en el comercio mundial (Venables 2015). El equilibrio entre beneficios y costos depende del tamaño de mercado, la dotación de factores, la ubicación geográfica, el acceso a mercados desarrollados y las políticas seguidas por cada país (Balassa y Stoutjesdijk 1975), así como las estrategias de crecimiento de las empresas multinacionales o transnacionales⁴ (López y Chudnovsky 2002).

³ Además de la libre circulación de productos existe plena movilidad de factores de producción (capital y trabajo) entre los países y la coordinación de políticas económicas.

⁴ Este tipo de empresas se caracterizan por poseer sociedades con operaciones en varios países. Cada sociedad es autónoma en sus decisiones y control, pero es supervisada con cierta frecuencia por la casa matriz (Morales y Carreño 2014).

La reducción de barreras arancelarias y el aumento en la difusión de conocimientos también pueden favorecer, además del crecimiento, la convergencia en la región (Dion 2004). Al mismo tiempo, la capacidad de sus integrantes para negociar coaliciones (Axline 1977) y la necesidad de considerar dimensiones no económicas en el análisis de los acuerdos (Mistry 2003) son elementos esenciales para el éxito de la integración y el desarrollo de la región. En el caso de los países en desarrollo, algunos autores (Balassa y Stoutjesdijk 1975) consideran que la integración económica debería tratarse como un enfoque del desarrollo económico, más que como un asunto de aranceles.

En América Latina el proceso de integración económica formal, que comenzó en la década de los sesenta con la creación de la ALALC, a partir de la firma del primer Tratado de Montevideo en 1960, ha pasado por diferentes etapas, desde el desarrollo hacia adentro (en la década de los sesenta) basado en el modelo de la CEPAL de industrialización vía sustitución de importaciones (ISI), hasta la creación de la Cumbre de Caracas de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) en 2011, con el objetivo de incluir la integración política en un espacio común para garantizar la unidad de los países latinoamericanos y caribeños (Vásquez 2024).

La propuesta de la ALALC se centró en tres dimensiones interdependientes: aceleración del crecimiento, expansión y diversificación de las exportaciones y avance de la industrialización, y en aspectos complementarios, como el poder de negociación como región, y la expansión y diversificación del comercio con otros territorios, en particular con países desarrollados (Gomes y Tavares 1998), con la idea de ampliar el comercio en condiciones de cooperación técnica y financiera más favorable para la región.

Con el fin de reactivar el proyecto de integración regional —que se debilitó durante la crisis de deuda de la década de los ochenta—, la ALALC dio paso a la ALADI, con el objetivo de establecer un marco de relaciones más abierto, gradual y flexible entre los países miembros, con la intención

de mejorar la inserción internacional y la posición negociadora de la región (Quitral 2009).

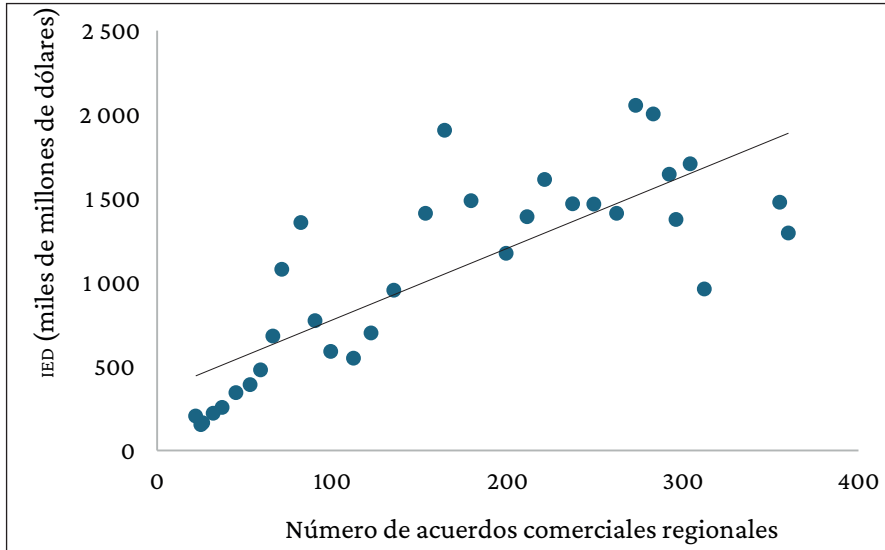
En los años noventa, la estrategia de integración regional vinculada a los procesos de globalización se centró en la promoción del libre comercio y en políticas para atraer capitales, como respuesta a una mayor transnacionalización de las economías, con un perfil productivo y de inserción internacional, basado en la producción y exportación de productos básicos (*commodities*). En esta fase —conocida como regionalismo abierto (o integración abierta)—, las decisiones de comercio e inversión pasaron a ser responsabilidad de agentes económicos transnacionales. El escenario actual —denominado regionalismo post-neoliberal— se distingue por un cambio en las expectativas y los objetivos de la integración, y por la fragmentación del modelo en tres ejes:⁵ integración abierta, revisionista y eje sistémico, en ocasiones contradictorios (Briceño Ruiz 2013).

La integración abierta parece tener una influencia significativa en el crecimiento de las exportaciones de sus países miembros⁶ y es un factor clave en la atracción y ubicación de la IED, en particular, en aquellos países con mayor apertura comercial (Cherif y Dreger 2018), debido a que aumenta el tamaño del mercado y reduce los costos de movilización. La evidencia empírica señala que la pertenencia común a un acuerdo de integración aumenta los flujos de IED en 27 % (Levy Levy-Yeyati, Stein y Daude 2003). De manera particular, el impacto de los acuerdos comerciales de integración sobre la IED está vinculado con la naturaleza de la inversión (horizontal o vertical; Levy Levy-Yeyati, Stein y Daude 2003),

⁵ El eje de integración abierta incluye la Alianza del Pacífico y los tratados de libre comercio; el eje revisionista es resultado del “nuevo Mercosur”, en el que se incluyen políticas de regionalismo social y productivo. El eje sistémico tiene como fundamento la solidaridad, la complementación y la cooperación. Este último eje se formó a partir de la Alianza Bolivariana para los pueblos de nuestra América, conocido por sus siglas como ALBA.

⁶ Con referencia a las exportaciones, las regiones de Brasil se han visto beneficiadas a partir de la ampliación de las preferencias del Mercosur a los países que conforman la Comunidad Andina (Márquez 2016).

Gráfica 1
Acuerdos comerciales de integración
acumulados vigentes e IED en el mundo (1990-2022)



Fuente: Elaboración propia con datos de UNCTAD (2024) y WTO (2024).

debido a que en algunos casos la IED actúa como sustituto del comercio internacional (inversión horizontal),⁷ mientras que en otros, la complementa (inversión vertical)⁸ (Kreinin y Plummer 2008). Los efectos de estos acuerdos sobre la IED también dependen de si el país de origen tiene o no membresía en el acuerdo de integración; de la reducción de barreras comerciales entre los miembros, y de ciertas características de los países receptores, que los hace atractivos como destinos de la inversión (Levy

⁷ La IED horizontal se distingue por la búsqueda de mercados a través de subsidiarias que venden productos similares y se presenta cuando una firma tiene plantas en varios países (productos homogéneos) o existen economías de escala (productos diferenciados).

⁸ La IED vertical considera que la elaboración de un producto se puede separar en un proceso productivo (con bajos costos de producción) y un proceso corporativo en diferentes países (Vallejo y Aguilar 2004).

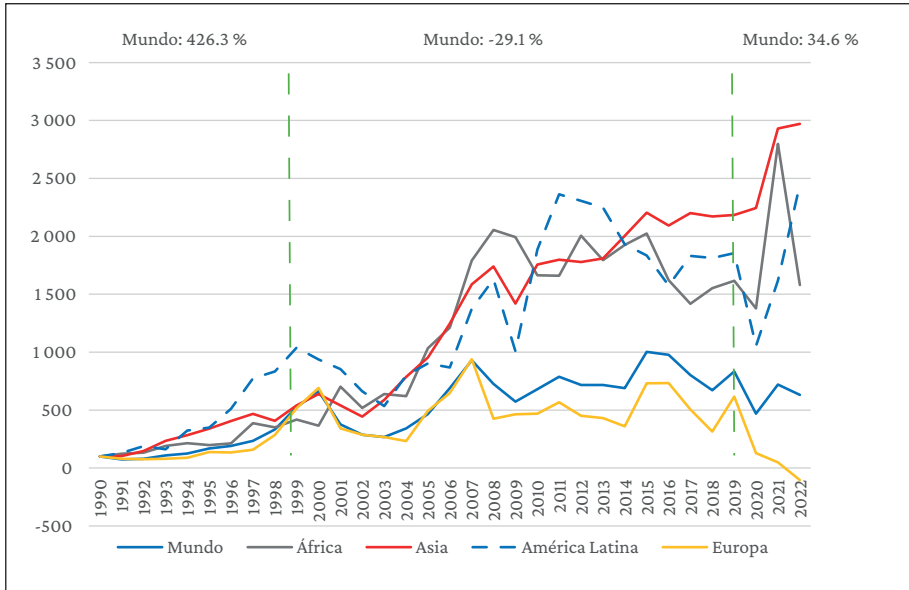
Levy-Yeyati, Stein y Daude 2003); además, se precisa de un marco institucional adecuado para la asignación de recursos, de estabilidad política y social, así como de una regulación clara y creíble para la entrada y operación de la IED (Vallejo y Aguilar 2004).

La evidencia muestra que las inversiones intra e interregionales aumentaron de manera considerable a partir del establecimiento de los acuerdos de integración, puestos en marcha en la década de los noventa (Dussel 2000). Sin embargo, sus beneficios no se han distribuido de manera uniforme (Lee 2005). La gráfica 1 muestra la relación positiva que existe entre los acuerdos comerciales de integración vigentes y los flujos de IED en el mundo, de 1990 a 2022.

Según datos de la World Trade Organization (WTO), en 1990, el número acumulado de acuerdos comerciales de integración era de 22, para la primera mitad de la década de los noventa estos acuerdos aumentaron a 45 (cinco acuerdos por año). Al final de esa década se tenía un registro acumulado de 71, mientras que en la primera década del siglo XXI la cifra llegó a 199, y en 2022 se contaron 360 acuerdos en vigor, lo que supone un crecimiento promedio anual, entre 1990 y 2022, de 9.2 %. Casi la mitad de estos acuerdos (174) corresponden a las regiones de América (norte, centro y sur) y el Caribe (WTO 2024).

El periodo de mayor crecimiento de la IED en el mundo (17.9 %) se dio en la década de los noventa, lo que coincide con los procesos de apertura económica y con el incremento observado en el número de acuerdos comerciales de integración registrados. Sin embargo, el desempeño de la IED en los años siguientes se vio afectado por las crisis internacionales (2001-2003, 2008-2009), la caída de la rentabilidad o beneficio de la IED (2014-2016) y de los precios internacionales de los productos básicos de exportación (2014-2017), la disminución de operaciones en China (2017) y la crisis del COVID-19 en 2020 (CEPAL 2016; 2017 y 2021). Factores que dieron lugar a un retroceso de estos capitales de 1.6 y 0.8 %, en la primera y segunda décadas del siglo XXI, respectivamente. Aun así, el incremento para todo el periodo (1990-2022) fue de 531.9 %, con un crecimiento medio por año de 5.7 % (UNCTAD 2024).

Gráfica 2
Entradas de inversión extranjera directa, total y por regiones, 1990-2022
 1990 = 100 Crecimiento acumulado (%)

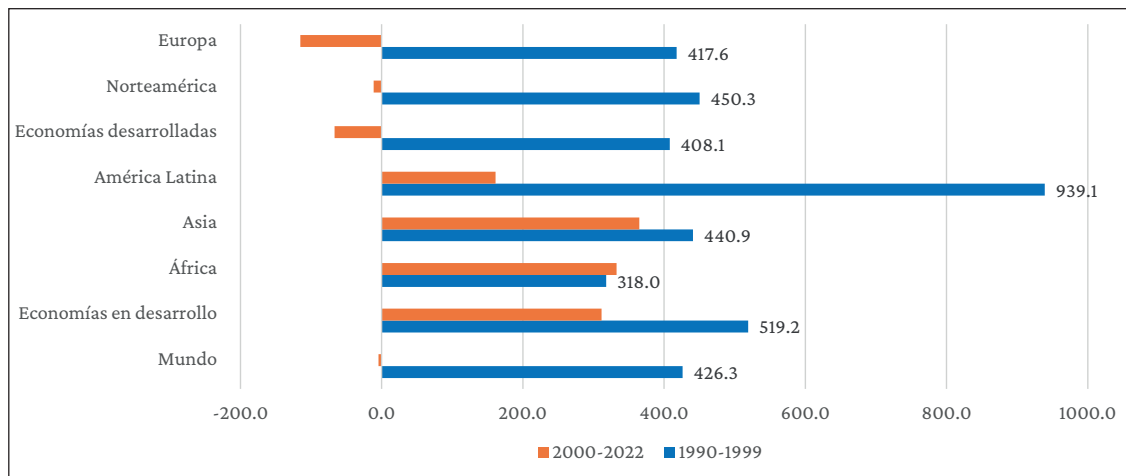


Fuente: Elaboración propia con datos de UNCTAD (2024).

PATRONES DE INVERSIÓN DIRECTA POR REGIONES

Durante el periodo 1990-2022, dos terceras partes de los flujos de inversión (62.3 %) tuvieron como destino las economías desarrolladas, y el resto fue para los países en desarrollo (37.7 %). En la gráfica 2 se observan tres momentos en el comportamiento de esta variable. El primero, que incluye la última década del siglo xx, ha sido el más importante, con un crecimiento acumulado de 426.3 %, mientras que, en el segundo, que comprende los años de 2000 a 2019, los flujos de inversión perdieron dinamismo y cayeron 29.1 %, debido a los periodos de crisis (2001-2003, 2008-2009 y 2020) y otros eventos internacionales. En el periodo posterior a la pandemia (2021-2022) la IED se recuperó sobre todo en las regiones de Asia y América Latina.

Gráfica 3
Entradas de inversión extranjera directa, total y por regiones, 1990-2022
Tasas de crecimiento acumulado (%)



Fuente: Elaboración propia con datos de UNCTAD (2024).

De las economías en desarrollo, América Latina fue la región más beneficiada durante el primer periodo, con un crecimiento acumulado de 939.1 %, seguida de Asia (440.9 %) y África (318.0 %; véase gráfica 2). El crecimiento experimentado por la región latina se explica por el proceso de privatización de las empresas estatales de las principales economías, la liberalización financiera y la expansión de la inversión extranjera internacional (Morales et al. 2012). Según datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD 2024), entre 1990 y 1999, los flujos de IED hacia América Latina acumularon 376 mil millones de dólares (mdd), monto equivalente a un crecimiento medio anual de 26.4 %, la mayor parte de estos capitales (87 %) ingresaron en la segunda mitad de la década, motivados por las reformas estructurales y la estabilidad macroeconómica de la región. La participación de América Latina en los flujos de IED mundiales pasó de 4.2 % en 1990 a 13.7 % en 1997 (UNCTAD 2024). En el caso de las economías desarrolladas destacan

las regiones de Europa y Norteamérica, con un incremento acumulado por arriba de 400 % (véase gráfica 3).

En el segundo periodo, los flujos de IED aumentaron a una tasa promedio anual de -0.2%, las caídas más importantes se presentaron en las economías desarrolladas, en especial en Europa, en donde la inversión descendió a un mayor ritmo (115 % acumulado). La guerra en Ucrania, los precios de los alimentos y la energía, la volatilidad financiera y las presiones de la deuda derivada, en parte, de la pandemia de COVID-19 explican la caída de la IED en estas regiones (UNCTAD 2024). Una tendencia opuesta se presentó en las economías en desarrollo, principalmente en Asia (China y el Sudeste Asiático), con un volumen de entradas de IED acumulado de 9.5 billones de dólares (un crecimiento de 364.9 %). Durante este mismo periodo, América Latina recibió 2.9 billones de dólares de IED, lo que representó un incremento de 161 %, muy por debajo del dinamismo observado durante la década de los noventa. La tendencia descendente que se muestra en esta región en 2014, en favor de Asia, se explica por la desaceleración económica de la región, los menores precios de los productos básicos de exportación, las crisis globales recientes y la recesión en Brasil en 2015-2016 (CEPAL 2015, 2016; UNCTAD 2024).

COMPORTAMIENTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN MÉXICO Y BRASIL

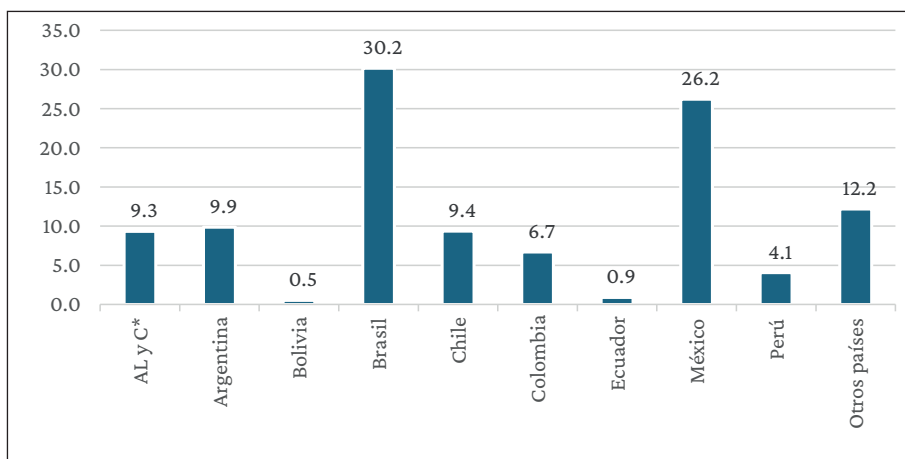
En promedio, entre 1990 y 2022, dos de las 20 economías que integran la región de América Latina, Brasil y México, recibieron el 56.4 % de los flujos de IED (UNCTAD 2024), mientras que Argentina, Chile y Colombia, en conjunto, obtuvieron en promedio, en el mismo periodo, cerca de una cuarta parte de estos recursos (25.9 %; véase gráfica 4). Estos flujos se concentraron en manufactura y servicios y, en menor medida, en recursos naturales.

En la primera mitad de la década de los noventa, México alcanzó una participación media de 34.4 %, por arriba de Brasil, que apenas participó con 10.3 %, en contraste en el segundo quinquenio de esa década,

Brasil (28.3 %) superó a México (21.2 %); cinco años más tarde, México fue más atractivo para el capital internacional. Sin embargo, a pesar de las crisis externas, desde el 2007, Brasil se ha mantenido como el principal beneficiario de la IED en la región latina al absorber más de un tercio de los recursos externos (38.0 %), mientras que la participación promedio de México en el mismo periodo fue de sólo 21.3 % (UNCTAD 2024).

A nivel internacional, la posición de Brasil en los flujos de inversión internacional, entre 2007 y 2021, lo coloca, en promedio, en el octavo lugar, cinco puntos por debajo de su mejor posición, registrada entre 2010 y 2012, cuando ocupó el tercer sitio. México, a su vez, aunque ha mejorado su posición a nivel internacional en el mismo periodo, se ubicó, en promedio, en el lugar décimo sexto, ocho puntos por debajo de Brasil. En 2022 Brasil avanzó en el *ranking* mundial, respecto al periodo anterior, al pasar del sexto al quinto lugar; en tanto que México descendió tres lugares, al

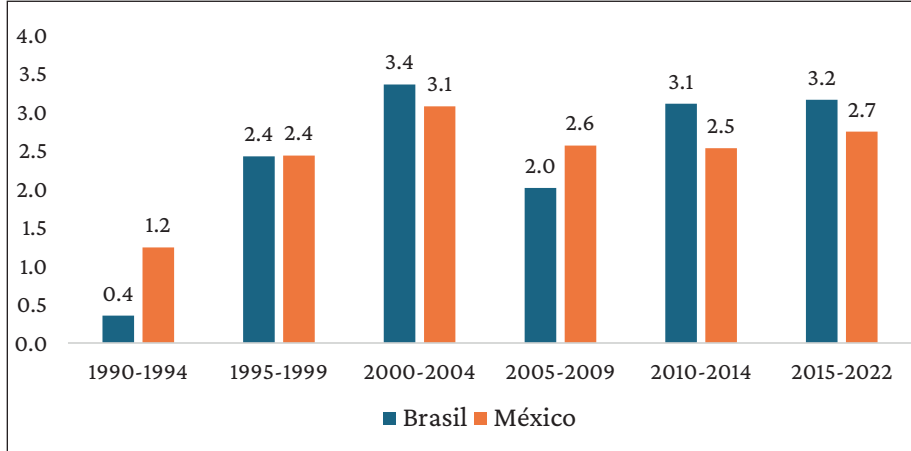
Gráfica 4
Inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe 1990-2022
(participación porcentual promedio)



* Participación de América Latina y el Caribe respecto a la IED mundial

Fuente: Elaboración propia con datos de UNCTAD (2024).

Gráfica 5
Inversión extranjera directa como porcentaje del PIB
en México y Brasil, 1990-2022 (participación porcentual promedio)



Fuente: Elaboración propia con datos de UNCTAD (2024).

ubicarse en la décima cuarta posición con respecto al 2021, cuando ocupó el undécimo sitio (UNCTAD 2024).

De acuerdo con el índice de confianza de la IED, elaborado por AT Kearney para 2023, Brasil y México se ubicaron en los lugares 7 y 8 del indicador para mercados emergentes,⁹ por debajo de los países asiáticos (Kearney 2023). Aunque ambas economías no aparecen en los primeros 25 lugares del *ranking* internacional de esta consultoría, los datos anteriores muestran que la región y, sobre todo, las dos economías más importantes de América Latina, mantienen su atractivo como receptores de los flujos

⁹ Por primera vez en 2023 se elabora el índice para países emergentes debido al atractivo que estos representan para los flujos de IED. Para la elaboración de este índice se consideran factores como: transparencia del gobierno, regulaciones y ausencia de corrupción, capacidades tecnológicas y de innovación, tasas de impuestos y facilidad para pagar impuestos, eficiencia legal y procesos regulatorios entre otros (Kearney 2023).

de capitales externos (Salgado 2014), a pesar del impacto que la crisis del 2020 dejó en todo el mundo.

La gráfica 5 muestra que, en México, la IED como porcentaje del PIB, pasó de 1.2 % entre 1990 y 1994, a 2.4 % entre 1995 y 1999, hasta alcanzar un valor de 3.1 % entre 2000-2004, debido en parte a la adquisición de Banamex por Citigroup en el año 2001. A partir de entonces los flujos de IED se han mantenido entre 2.5 y 2.7 % del PIB. Su valor más alto (3.8 %) se obtuvo en el 2013, debido a la compra del grupo Modelo por parte de la empresa belga Anheuser-Busch (CEPAL 2015). Brasil, al igual que México, también aumentó la participación de los flujos de IED como porcentaje de su producción de 0.4 a 2.4 y 3.4 % en 1990-1994, 1995-1999 y 2000-2004, respectivamente. Estos flujos, que se vieron afectados por la crisis de 2008-2009, se recuperaron de forma importante hasta alcanzar valores de 3.1 y 3.2 % como porcentaje del PIB en la segunda década del siglo XXI, 0.5 puntos porcentuales por arriba de los datos de México.

Inversión extranjera directa en México

La década de los noventa atestiguó el crecimiento de la IED recibida por México, que alcanzó un monto de 14 192 mdd al final de 1998. El año de mayor crecimiento (150 %) fue 1994, estimulado por cambios en la Ley de Inversión Extranjera,¹⁰ la entrada en vigor del TLCAN y de las estrategias

- 10 El cambio más importante en la Ley de Inversión Extranjera Directa de 1993, respecto a la de 1973, fue la implementación de la apertura global calendarizada de 1995 a 2004, mediante la inclusión de ciertas actividades (transporte terrestre; fabricación y ensamblaje de partes, equipo y accesorios para la industria automotriz, edificación, construcción e instalación de obras, y otras actividades como comunicaciones) que habían estado reservadas exclusivamente al Estado. Estas actividades pasaron de recibir una participación de 49 % de IED a una participación de 100 %, previa autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE; Dussel 2000). Además de la creación de dicha comisión, que se encarga de decidir los lineamientos a seguir en materia de inversión y los mecanismos para promover la IED (SE 2023).

seguidas (integración vertical) por las empresas multinacionales (López y Chudnovsky 2002). En conjunto, entre 1990 y 1994 el crecimiento promedio por año fue de 42.8 %, y para 1995, a pesar del descenso de la IED, de 13.2 % (UNCTAD 2024). Las medidas de ajuste del gobierno derivadas de la crisis de la balanza de pagos de diciembre de 1994¹¹ afectaron de manera favorable los costos de operación de las multinacionales, debido a la devaluación del peso, al tiempo que aumentaron la competitividad de las empresas orientadas hacia el mercado externo (CEPAL 1997). Así, el monto acumulado de IED en el primer lustro de los noventa pasó de 2 633 mdd en 1990 a 36 675 mdd en 1995, un crecimiento acumulado de 1 293 por ciento.

Entre 1997 y 1999, la crisis en las regiones de Asia (1997) y de Brasil (1999) coincidió con el incremento en los flujos de IED que ingresaron al país (Guevara 2001), mientras que en la primera década del siglo XXI destacó la compra de entidades bancarias mexicanas por parte de Estados Unidos (Citigroup) en 2001, el Reino Unido a través de Hong Kong Shanghai Corporation (HSBC) en 2002, así como de la banca española (BBVA y Santander), lo que implicó un cambio en la distribución sectorial al aumentar la participación de los servicios financieros (SE 2023).

Por su parte, el descenso en la entrada de capitales (-43.0 %) debido a la crisis de 2008-2009 se vio compensado por la compra del Grupo Modelo, por 13 249 mdd, por parte Anheuser-Busch en 2013, un incremento de 122 % de la IED en ese año (SE 2023). La desinversión en el sector de telecomunicaciones, en 2014, en 34 %, se vio compensada en 2015 por la compra de empresas ya existentes en el subsector de alimentos y vidrio, así como en telecomunicaciones; en el último caso, como resultado de las reformas al sector (CEPAL 2015; 2016). Según datos de la UNCTAD (2024), entre 2000 y 2022, la IED recibida en México acumuló un total de 660 592 mdd, lo que representó un crecimiento medio anual de 3.0 por ciento.

¹¹ Medidas para reducir los déficits comerciales de cuenta corriente y el endeudamiento externo de corto plazo, que llevaron a la crisis de diciembre de 1994.

La mayor parte de los montos que ingresaron entre 1999 y 2022 se dio a través de nuevas inversiones (44 %) y de reinversión de utilidades (34 %), y el resto (22 %) por medio de cuentas entre compañías. Sin embargo, en varios años (2011-2012; 2014; 2018-2020), la reinversión de utilidades ha sido la forma más usual de IED ingresada al país. Aun cuando la mayor parte de la inversión en México tiene como origen Estados Unidos, su importancia ha variado en los últimos años. De representar 60.2 % entre 1990-1998, su participación se redujo a 44.6 % en 1999-2022. En segundo lugar, se encuentra España (12.4 %), seguida de Canadá (6.0 %), Bélgica (4.6 %), Japón (4.1 %), Alemania (3.3 %) y Reino Unido (3.2 %); en conjunto estos países aportaron el 78.2 % de los recursos que ingresaron al país en los últimos 23 años. En el caso de América del Sur sobresale Brasil con una aportación de 1.2 %, lo que ubica a este país como el principal inversionista de la región latinoamericana en México, al ocupar en 2022 la décima posición (véase cuadro 1).

Los sectores más relevantes en cuanto a recepción de IED, en la economía mexicana, en las últimas dos décadas han sido: manufactura (48.2 %), servicios financieros (14.9 %), comercio (7.7 %), minería (6 %), transportes (5 %) y, en menor medida, hotelería (3.6 %), servicios públicos (3.3 %), construcción (3.3 %), servicios inmobiliarios de alquiler (2.8 %) y servicios en medios masivos (2.3 %; véase gráfica 6). Dentro de la manufactura destacan: equipo de transporte, industria química e industria del plástico y del hule. La preponderancia de la manufactura como destino de la IED tiene que ver con el uso de las empresas maquiladoras como plataformas de exportación (Mendiola 1999).

Inversión extranjera directa en Brasil

Al inicio de la década de los noventa, Brasil, uno de los países más importantes del sur de América, se encontraba en una situación de deterioro económico con altos niveles de inflación, además de inestabilidad política. En este contexto, la participación del país en las entradas de capital era

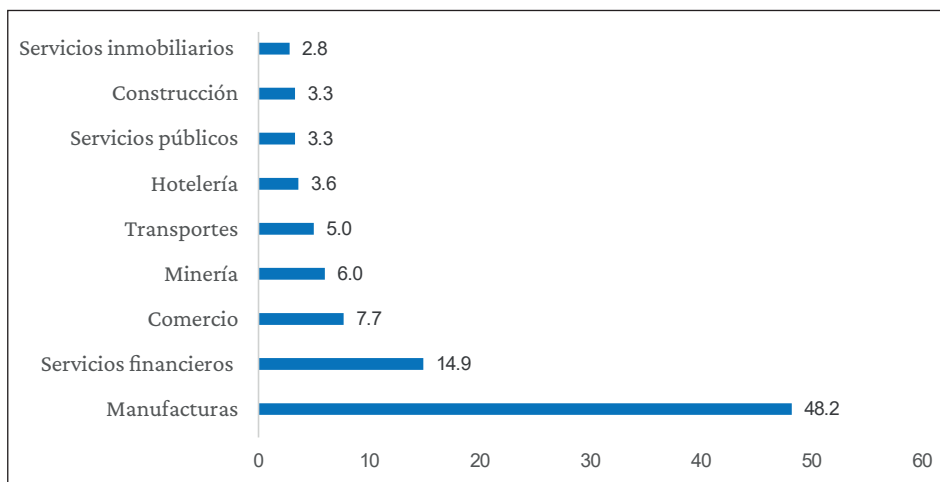
Cuadro 1
Flujos de inversión por país de origen en Brasil y México, 2010-2022
(porcentajes)

Lugar	País	Brasil		Lugar	País	México	
		2010	2021			2010	2021
1	Estados Unidos	18.4	23.1	1	Estados Unidos	41.0	46.3
2	Países Bajos	27.8	19.1	2	España	14.6	13.6
3	Luxemburgo	5.1	11.5	3	Canadá	7.9	7.9
4	España	12.3	9.1	4	Alemania	2.2	6.6
5	Francia	4.9	4.8	5	Reino Unido	1.9	5.3
6	Reino Unido	2.7	3.4	6	Japón	4.6	4.8
7	Japón	4.8	3.1	7	Luxemburgo	-0.1	3.1
8	Islas Caimán	1.9	3.0	8	Corea	0.6	2.2
9	Canadá	2.3	2.6	9	Francia	2.1	1.6
10	Noruega	0.6	2.2	10	Brasil	1.1	1.3
11	Alemania	2.3	2.1	11	Suiza	-0.5	1.2
12	Chile	1.2	2.0	12	China	0.2	1.2
13	Islas Vírgenes Británicas	0.7	1.7	13	Italia	0.5	1.2
14	México	2.7	1.5	14	Hong Kong	0.0	0.3

Fuente: Elaboración propia con datos de SE (2023) y BCB (2023).

bastante modesta. Entre 1990 y 1994, las inversiones extranjeras sumaron 7 592 mdd, equivalentes al 0.4 % del PIB, con un crecimiento promedio por año de 16.8 %. Los años que siguieron fueron muy diferentes en materia de IED debido a las reformas emprendidas. De manera particular, durante la segunda mitad de los noventa la implementación del plan de estabilización cambiaria (Plan Real) con el objetivo disminuir el nivel de inflación, las reformas estructurales orientadas a la apertura comercial y financiera, la privatización de empresas públicas y la desregulación de algunas actividades económicas (Morales et al. 2012), facilitaron el auge de la IED. En

Gráfica 6
Inversión extranjera directa en México por sector, 1999-2022 (porcentajes)



Fuente: Elaboración propia con datos de SE (2023).

este nuevo contexto, los flujos de inversión extranjera pasaron de 4 405 mdd en 1995 a un monto acumulado de 91 624 mdd en 1999, un crecimiento promedio de 59.6 % anual. Un dato importante es que, a pesar de este crecimiento, en 1999 el país sudamericano enfrentó un periodo de inestabilidad económica derivado de los ataques especulativos contra “el Real” que iniciaron en los últimos meses de 1998, hecho que afectó las entradas de IED, que en ese año descendieron 1%. Parte de los montos que ingresaron en esos años estuvieron vinculados a la privatización de empresas estatales de servicios (energía y telecomunicaciones), a la adquisición de empresas existentes en el sector de la manufactura, lo que implicó un cambio en la distribución sectorial de la inversión directa, al aumentar la participación del sector servicios a 62%.¹² Otra parte se dio a través de alianzas entre empresas locales y transnacionales, aumentado

¹² El 32 % de la IED se debió a la privatización de empresas estatales de servicios (CEPAL 1997).

la importancia de las fusiones y adquisiciones de empresas privadas por inversionistas externos y a partir del aporte de capital para nuevos proyectos (CEPAL 1997).

Sin embargo, el impulso de estas inversiones se vio interrumpido en los primeros años del siglo XXI debido a la incertidumbre que generaron las elecciones presidenciales, con el candidato de izquierda Lula da Silva (Araujo Turolla, Godeguez da Silva y Fernandes Lima 2015). En efecto, entre 2000 y 2003, las inversiones se contrajeron en 69 %, al pasar de 32 779 a 10 143 mdd. En los siguientes 17 años el monto de las inversiones que llegaron a Brasil fue de 911 851 mdd (UNCTAD 2024), cifra que superó en 60 % los flujos de capital recibidos por la economía mexicana en el mismo periodo, y que es equivalente a un crecimiento medio anual de 6.2 %. Un factor importante para el auge de la inversión en la segunda mitad de la década del siglo XXI fue la importancia de China como productor líder de manufacturas dependiente de recursos naturales sobre los que Brasil tiene ventajas (hierro y granos), lo que aumentó las entradas de IED en agricultura y extracción de minerales (Araujo Turolla, Godeguez da Silva y Fernandes Lima 2015). En 2013, destacaron las inversiones en el sector petrolero de Shell, Total y CNPC, para desarrollar, junto con Petrobras, el campo Libra en aguas profundas, así como IED hacia el sector automotriz (CEPAL 2014). A su vez, cerca de tres cuartas partes de esta inversión (73 %) fue de participación en capital y el resto (23 %) de operaciones entre compañías.

A diferencia de México, cuya inversión procede en su mayoría de América del Norte, el 47 % de la inversión que llega a Brasil proviene de Europa: Países Bajos se posicionó durante varios años como el primer inversionista en el país sudamericano. Sin embargo, en los años más recientes, su aportación se redujo de 27.8 % en 2010 a 19.1 % en 2021, una disminución de nueve puntos porcentuales. En cambio, la aportación de México a la economía brasileña se ubicó en el décimo cuarto lugar, con una participación de 1.5 % en 2021 (véase cuadro 1; BCB 2023).

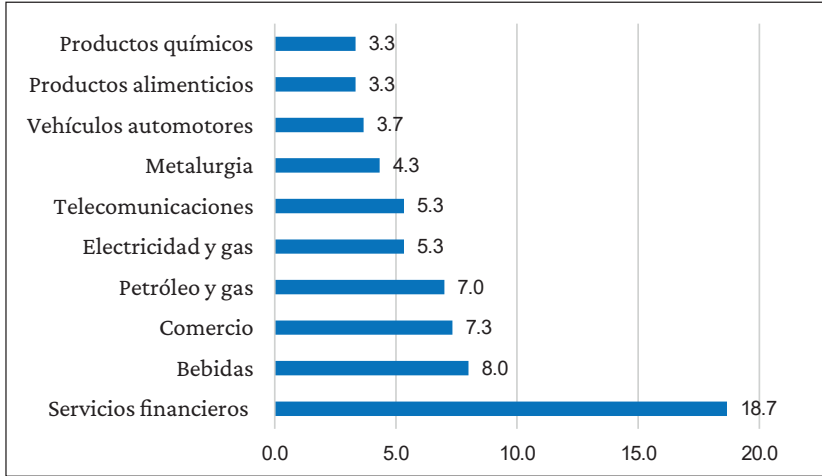
La pertenencia de México al TLCAN en 1994, ahora T-MEC (2020), en el que Estados Unidos es un actor preponderante para México, tiene entre

sus objetivos fortalecer la competitividad de América del Norte, facilitar el comercio entre sus socios México, Estados Unidos y Canadá, lo que incluye el acceso preferencial al mercado más importante de la región. En cambio, Brasil pertenece a un bloque económico diferente, el Mercosur (firmado en 1991) y a la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) a partir del 2008. Ambos acuerdos tienen como área de influencia el espacio de América del sur, con objetivos similares que trascienden el ámbito económico,¹³ con procesos independientes, pero al mismo tiempo complementarios (Gentile 2013). En este sentido, el hecho de que los intereses de México y Brasil estén en el norte y sur de América, respectivamente, es una desventaja para los procesos de integración de la región latinoamericana y el establecimiento de un mercado común, como se planteó en su momento en ALALC en 1960 y, posteriormente, en ALADI en 1980. Hoy en día la integración económica regional en América Latina se caracteriza por una fragmentación en tres ejes o modelos de integración (Bricceño Ruiz 2013). El primero de “integración abierta” en el que participa México; el segundo, denominado “revisionista”, del que forma parte Brasil con UNASUR y, un tercero, llamado “eje sistémico”, representado por la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA), suscrito por Cuba y Venezuela en 2004.

En Brasil, el sector servicios es el que más inversión recibe y también es el que más ha aumentado su participación en los últimos años, en detrimento de la industria y la agricultura (véase gráfica 7). Tan sólo en 2021 cerca del 60 % de los flujos de IED tuvieron como destino este sector, 14 % por arriba de lo observado 11 años antes (45 %). En particular, las actividades mayormente beneficiadas han sido servicios financieros

¹³ El objetivo del Mercosur es propiciar un espacio común con oportunidades de comercio e inversión a través de la integración competitiva de las economías nacionales al mercado internacional, mientras que UNASUR se plantea, además de la integración económica, la integración política, cultural y social, con la intención de eliminar la desigualdad socioeconómica, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía e independencia de los Estados (Vásquez 2024).

Gráfica 7
Inversión extranjera directa en Brasil
por sector de actividad, 2010-2022 (porcentajes)



Fuente: Elaboración propia con datos del BCB (2023).

(20 %), comercio (8 %), electricidad y gas (6 %) y telecomunicaciones (4 %). En la industria que acaparó un tercio (31 %) de los flujos externos de capital en 2021 destacan bebidas, productos alimenticios, metalurgia y químicos, actividades que recibieron casi la mitad (16 %) de la inversión que llegó al sector, mientras que, automotores, remolques y carrocerías absorbieron sólo el 2 % de éstos. La participación de la IED en la agricultura ha sido cada vez menor, entre 2010 y 2021 se redujo de 16 a 10 %, principalmente en extracción de minerales metálicos. En 2021 estas actividades recibieron el 1 % de los recursos extranjeros, 3 % menos de lo conseguido en 2010 (BCB 2023).

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA BRASIL-MÉXICO

La relación entre Brasil y México en materia de comercio e IED se rige en la actualidad por los Acuerdos de Complementación Económica firmados

entre 2002 y 2003 (SICE 2023). Más allá de la parte comercial, de acaparar gran parte de la IED que llega a la región latina y de participar con el 56 % del PIB de la región, la participación bilateral de estas economías en términos de IED es modesta, aun así, ambos países han ampliado su presencia a través de las empresas multilaterales, en forma de fusiones y adquisiciones (Morales y Carreño 2014). La expansión de este tipo de empresas en la segunda mitad de los años noventa se produjo durante el proceso de apertura de las economías, proceso que aportó incentivos para la atracción de inversiones (Morales y Carreño 2014), al igual que las políticas de desarrollo industrial en sectores estratégicos: energéticos y manufacturas (Brasil y México), y telecomunicaciones (Brasil), medidas que se intensificaron en los últimos años de la primera década del siglo XXI, con la política de desarrollo productivo (CEPAL 2011).

Según datos de UNCTAD (2024), el periodo de mayor auge de las inversiones de Brasil en el exterior se dio en la primera década del siglo XXI con un monto anual promedio de 6 072 mdd, mientras que para México fue de 4 806 mdd. Sin embargo, en la siguiente década (2010-2022), las inversiones brasileñas hacia el exterior se redujeron a 4 454 mdd anuales en promedio (una disminución de 26.6 %; UNCTAD 2024). Este descenso en los flujos de capital se explica por problemas políticos y económicos internos y externos —contracción de la demanda interna, menores precios del petróleo y los *commodities* (inicialmente); inflación, volatilidad y devaluación del real brasileño; contracción de la demanda de China y aumento de la tasa de interés de referencia interna y externa (Estados Unidos)— que comenzaron en 2014 y se agudizaron en 2015. Para hacer frente a esta situación se aplicaron ajustes fiscales, que, junto con las medidas monetarias restrictivas, agudizaron la inestabilidad económica (Sheng y Carrera 2017).

En este contexto, la desinversión se convirtió en una estrategia para muchas empresas tanto nacionales como multinacionales,¹⁴ incluidas las

¹⁴ De las empresas multinacionales brasileñas, 20 de las más importantes disminuyeron sus activos y ventas, entre ellas, la paraestatal Petrobras (Sheng y Carrera 2017).

multilatinas, con el fin de mitigar los impactos de la inestabilidad al reorientar sus actividades e incrementar su liquidez (Sheng y Carrera 2017). Tan sólo en el sector de energéticos se anunciaron desinversiones de activos locales y externos por un monto de 9 900 mdd, entre 2013 y 2017. Petrobras, envuelta en un escándalo de corrupción, contratos sobrevaluados y problemas de deuda disminuyó su participación en el Golfo de México en un 20 % (110 mdd; *Forbes Staff* 2013), además vendió activos por 587 mdd a la francesa Tereos y a la mexicana Alpek, compra que se concretó en 2018 (Alpeck 2024).¹⁵ En total, la paraestatal brasileña anunció desinversiones por 35 300 mdd, entre 2015 y 2018 (*Infobae* 2013). Con la crisis sanitaria del 2020, los flujos de inversión al exterior también experimentaron una reducción importante (168), sobre todo en el sector de energéticos (-82 %), situación que empezó a revertirse en 2021 y 2022, una vez que comenzó a normalizarse la actividad económica en el mundo (UNCTAD 2024).

En contraste, la inversión de México en el exterior entre 2010 y 2022 aumentó a un ritmo anual de 9 269 mdd, un incremento de 92.8 % con respecto a la década anterior (UNCTAD 2024). Por su parte, de las transacciones de empresas mexicanas en el extranjero, las realizadas en Brasil en 2016-2021 representaron el 6.1 % del total. En particular, en 2017-2018, estas transacciones se dieron en un ambiente de incertidumbre política y económica debido a diversos factores, como la llegada al poder de Donald Trump y con ello la renegociación del TLCAN,¹⁶ la volatilidad en el tipo de cambio (MX/USD) y en el precio del petróleo, un menor crecimiento a nivel mundial, además de la incertidumbre por las elecciones de México en 2018 (Seale & Associates 2017; 2018). A pesar de este escenario, en 2018 y 2019, las empresas mexicanas adquirieron 11 empresas en Brasil, las más importantes fueron en los sectores de alimentos (Vigor

¹⁵ Empresa mexicana especializada en resinas industriales y productos PET.

¹⁶ Hoy Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

Alimentos) y petroquímica (Petrobras) por un valor de 2 185 mdd (Seale & Associates 2018; 2019).¹⁷

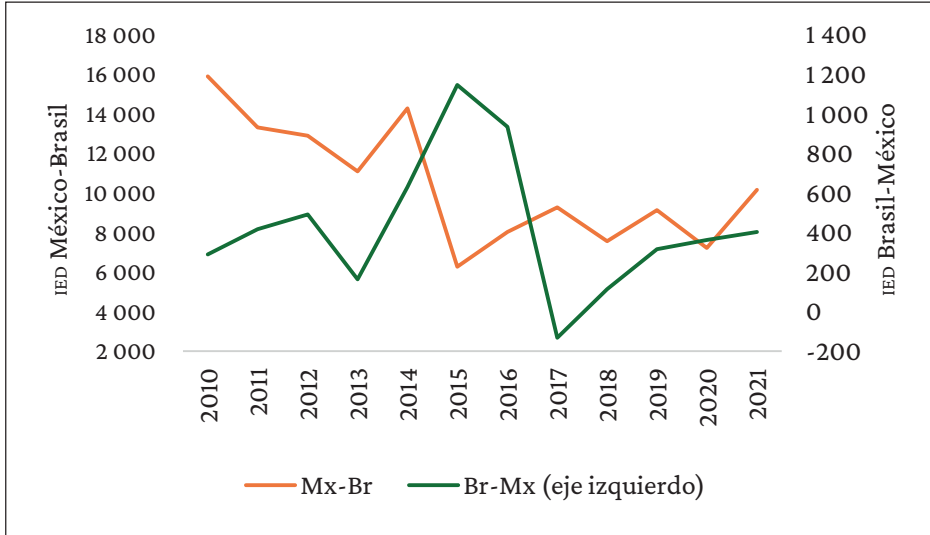
En 2020, al igual que en Brasil, las inversiones de México se redujeron en 78.7 %, cifra que logró revertirse en 2022. Sin embargo, a pesar de la incertidumbre generada por el COVID-19, en diciembre de 2020 Fomento Mexicano (FEMSA) abrió su primera tienda OXXO en Brasil. En la actualidad, a través de una alianza con grupo Nós (una empresa conjunta entre FEMSA y Raízen), FEMSA suma 564 tiendas principalmente en el estado de São Paulo y tiene previsto abrir, en el corto plazo, entre 100 y 125 nuevos establecimientos (Palacios 2024).

En lo que respecta a los montos de inversión entre ambas economías, la inversión acumulada de origen brasileño recibida en México entre 2010 y 2021 fue de 5 381 mdd,¹⁸ 58 % de estos recursos fueron nuevas inversiones y 21 % cuentas entre compañías. Según datos de la Secretaría de Economía (SE 2023) de México, los años con mayores inversiones fueron 2015 y 2016 con 1 145 y 935 mdd, respectivamente, en un contexto de reducción de flujos de IED a la región de América Latina vinculado a la caída de los precios internacionales de los recursos naturales (CEPAL 2015) y al deterioro de las condiciones internas en Brasil. Sin embargo, los datos del Banco Central de Brasil muestran que la inversión hacia México alcanzó su nivel más bajo en 2017, como se observa en la gráfica 8. Para el periodo de 2018 a 2022 estas inversiones aumentaron a una tasa anual promedio de 22.0 %, aunque durante la crisis sanitaria de 2020-2021, el incremento se redujo a la mitad.

¹⁷ A nivel regional, el impacto de la pandemia en 2020 se reflejó en el número de fusiones y adquisiciones, que se redujeron en 39.3 % con respecto al año anterior (Olguín 2021), pero con una recuperación importante en 2021, con un aumento en el valor de las transacciones de 59 % respecto a 2020 (S&P Global 2022).

¹⁸ Los montos de inversión registrados por el Banco Central de Brasil no necesariamente coinciden con los de la Secretaría de Economía de México, debido a que Brasil no incluye en sus estadísticas la reinversión de utilidades. Al incluir este rubro, el valor de la IED procedente de este país se incrementaría en 40 % (Salgado 2014).

Gráfica 8
Inversión extranjera directa recíproca Brasil-México 2010-2022
 (millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia con datos de SE (2023) y BCB (2023).

Por sector de actividad, la mayor parte de la inversión brasileña en México se ha concentrado en manufactura (68.4%), servicios financieros y de seguros (8.1%), construcción (6.4%), información en medios masivos (2.7%), así como en servicios profesionales científicos y técnicos (1.3%). Las entidades que más se han beneficiado de la IED de Brasil son Veracruz (42.1%), Ciudad de México (22.3%), Querétaro (10.1%), Estado de México (8.3%), Jalisco (6.5%), Coahuila (3.9%), San Luis Potosí (1.9%), Chihuahua (1.0%) y Tamaulipas (1%; SE 2023).

De las 20 empresas brasileñas más importantes que cuentan con representación en México, 15 son Petrobras, 3R Petroleum, Braskem (hidrocarburos), Geradau, Vale (minería y metalurgia), WEG, Samot, Magna Internacional, Brochas Vipal Marcopolo (sector automotriz), Minerva Foods, Marfrig, JBS (alimentos), Hypera (farmacéutica), Odebrecht (construcción), Itaú Unibanco (servicios financieros), entre otras.

Según Salgado (2014), las empresas brasileñas que invierten en el exterior son las únicas translatinas que reciben respaldo financiero del estado a través de Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES).¹⁹

Por su parte, la inversión de origen mexicano en Brasil ha sido de mayor monto, con una tendencia decreciente en algunos años (2010, 2021), al pasar de 15 896 a 10 161 mdd, respectivamente (véase gráfica 8). El valor más bajo de 6 267 mdd se registró en 2015 y 2016 debido a la caída de las inversiones hechas desde México, vinculadas a la incertidumbre internacional y al menor crecimiento de la región, en particular, por la crisis interna experimentada por el país sudamericano entre 2015 y 2018 (CEPAL 2016). Los años con mayores inversiones fueron de 2010 a 2014 con un monto promedio de 13 493 mdd, mientras que entre 2015 y 2020 las inversiones disminuyeron a un valor medio por año de 7 912 mdd (BCB 2023). El crecimiento del 2021 está relacionado con la recuperación del COVID-19.

A pesar de la tendencia decreciente que muestra la inversión, el número de empresas mexicanas registradas en Brasil, entre 2010 y 2020, aumentó 42 %, al pasar de 105 a 149. Entre estas empresas destacan: Telmex, Grupo Bimbo, Elektra,²⁰ Mabe,²¹ Vitro, Grupo Posadas (Morales et al. 2012). Empresas que, a través de fusiones o adquisiciones,²² tomaron

¹⁹ El Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) se fundó en 1952 con la intención de impulsar el desarrollo de Brasil mediante el fomento a la expansión de la industria y la infraestructura. En la actualidad la misión del BNDES es promover el desarrollo sostenible y competitivo de la economía brasileña, con generación de empleos y reducción de las desigualdades sociales y regionales (BNDES 2024).

²⁰ 1 500 sucursales.

²¹ Se fusionó con GE, DADKO y CCE, opera con tres plantas de producción (Morales et al. 2012).

²² La presencia de empresas transnacionales ha sido la forma preferida de inversión en el extranjero por parte de las multinacionales, a través de la figura de fusiones y adquisiciones (F y A), sus implicaciones en términos de IED se pueden traducir en transformaciones en el tejido productivo a través de innovación y transferencia de flujos de información, conocimientos, formas de organización, capital humano y financiación. Además de beneficios específicos con influencia en la estructura económica de ambos países (Lall 2002).

parte de las acciones de varias empresas brasileñas, sobre todo, en el sector de telecomunicaciones. Por ejemplo, Telmex a través América Móvil se hizo con el control de empresas de telefonía móvil (BSE, BCP) y de larga distancia, transmisión de datos, televisión por cable e internet (Embratel, Net Serviços y Vivax), en el marco de un nuevo programa de privatizaciones centrado en concesiones de equipos logísticos, lo que ha permitido aumentar la cobertura de comunicaciones en ese país (Araujo Turolla, Godeguez da Silva y Fernandes Lima 2015). Bimbo adquirió la empresa Plus Vita en 2001 por un monto de 63 mdd. Una de las operaciones más importantes durante 2016 fue la adquisición de la embotelladora y distribuidora de bebidas brasileña Vonpar por la embotelladora mexicana Coca-Cola FEMSA (CEPAL 2017) y, en 2017, el Grupo Lala compró Vigor Alimentos por un valor de 1 837 mdd (CEPAL 2001; 2017). Los sectores hacia los que principalmente se orientan las inversiones mexicanas en el país sudamericano son servicios, en información y comunicaciones (67%), manufacturas (19.2%), comercio (9.5%), transportes (1.6%), y actividades financieras (0.73%; SE 2023).

Como se desprende de los datos reportados por la Secretaría de Economía de México, en términos relativos, las inversiones brasileñas en México representan en promedio 4 % de las inversiones mexicanas en ese país, en cambio, en los registros del Banco Central de Brasil estos flujos representan 10 %. De cualquier manera, los flujos de inversión brasileña a México son mucho más modestos comparados con la inversión mexicana hecha en Brasil.

En general, la expansión de las inversiones entre Brasil y México está vinculada a la expansión en la región de las empresas multilaterales. Según la CEPAL el aumento de estas empresas ha sido resultado de múltiples factores, como las reformas económicas emprendidas por los países al comienzo de la década de los noventa, la saturación de mercados locales, la diversificación de riesgos y el acceso a mercados de capitales locales y e internacionales (CEPAL 2015). Aunque las empresas latinas de ambos países se han adaptado a este proceso de crecimiento y expansión regional y extrarregional, la inversión recíproca puede verse limitada por

los diferentes proyectos de inserción internacional de los países involucrados, regulaciones restrictivas o algún tipo de riesgo jurídico (Barafani et al. 2022), estandarización de operaciones con decisiones gubernamentales en el país receptor, legitimidad de su operación, necesidad de apoyo para salir adelante en periodos de crisis, como la pandemia de COVID-19 (López et al. 2021, 220), así como cambios políticos con impacto en las políticas económicas y regulatorias. Aunque las alianzas a través de fusiones y adquisiciones (F y A) y nuevas inversiones influyen en variables como el empleo, la generación de nuevos ingresos y la competencia en las localidades y regiones involucradas (Palacios 2024) su repercusión aún es pequeña, debido a que este tipo de transacciones apenas representa en promedio cerca del 6 % del total.

En su reciente visita a México, el presidente Lula da Silva solicitó revisar y rehacer los acuerdos comerciales con el fin de fortalecer y ampliar las relaciones económicas y comerciales y ganar certidumbre para hacer negocios. El mandatario de Brasil indicó que ambos países cuentan con un potencial extraordinario sin utilizar, que ambos países se deben mirar más uno al otro y “deben hacer buenos negocios para Brasil, para México, para sus empresas y para los pueblos mexicano y brasileño” (Lula da Silva 2024), lo que fortalecería la integración de la región. No obstante, México es un país dependiente y relativamente condicionado por Estados Unidos, en tanto que Brasil apuesta por un rol más independiente en la subregión de América del Sur, al encontrarse geográficamente distante y con mayor libertad de control de la economía estadounidense (Rocha 2003).

CONCLUSIONES

Brasil y México se mantienen como los principales receptores de la IED que ingresa a América Latina. No obstante, en los últimos años, Brasil se ha posicionado como el principal receptor de capitales extranjeros en la región y a nivel internacional se ubica entre los primeros 10 países más

atractivos para invertir. Por otra parte, el origen de los capitales que llegan a las dos principales economías de la región se ha mantenido.

A pesar del auge registrado al comienzo de la primera década del siglo XXI, a partir de 2014 los volúmenes de inversión han disminuido, aunque ha habido excepciones como el caso de Oxxo, que ha sido un éxito. Los menores volúmenes de inversión de los últimos años podrían explicarse, en parte, por problemas internos y externos en ambos países, situación que ha motivado a las empresas a redirigir sus estrategias para aumentar y garantizar la rentabilidad de las fusiones y adquisiciones, así como de las nuevas inversiones. Otras razones son los diferentes proyectos de inserción internacional suscritos con otros países como el Mercosur y el T-MEC, respectivamente. Es en estos proyectos en los que se encuentra la mayor relación comercial, y son el origen y el destino de gran parte de sus inversiones. Por estas razones, la relación bilateral parece avanzar muy lentamente, lo que ha evitado una mayor unificación para un mercado común en beneficio de todos los países integrantes de la región latina. No obstante, el mandatario brasileño, en su reciente visita a México, conminó a las empresas de ambos países a no tener “miedo” y fortalecer y ampliar las relaciones económicas y comerciales y los flujos de inversión.

Sin embargo, se torna difícil, en el corto plazo, una reconfiguración y diversificación del comercio exterior de México, en que la relación entre ambos países tenga un papel más importante del que hasta ahora ha representado.

REFERENCIAS

- Alpek. 2024. *Our Story*. Sitio web. <https://www.alpek.com/who-we-are/our-story>.
- Araujo Turolla, Frederico, Pedro Augusto Godeguez da Silva y Luis Alfonso Fernandes Lima. 2015. “Brazil: The Role of FDI and the Motives of FDI Boom in the 21st Century”. En *Inversión extranjera directa en América*

- Latina: una revisión en los albores del siglo XXI*, coordinado por María Esther Morales y Leobardo de Jesús Almonte, 105-125. México: Bonilla Artigas Editores; CRIM-UNAM.
- Axline, W. Adrew. 1977. "Underdevelopment, Dependence, and Integration: The Politics of Regionalism in the Third World". *International Organization* 31 (1): 83-105. <https://doi.org/10.1017/S0020818300006494>
- Balassa, Bela. 1991. "Economic Integration". En *The World of Economic*, coordinado por John Eatwell, Murray Milgate y Peter Newman, 176-186. Londres: Springer.
- Belassa, Bela y Ardys Stoutjesdijk. 1975. "Economic Integration among Developing Countries". *Journal of Common Markets Studies* 14 (1): 37-55. <https://doi.org/10.1111/j.1468-5965.1975.tb00736.x>.
- BCB (Banco Central de Brasil). 2023. *Inversión extranjera directa*. <https://www3.bcb.gov.br/expectativas2/#/consultas>
- BM (Banco Mundial). 2023. *Inversión extranjera directa neta*. <https://datos.bancomundial.org/indicador/BN.KLT.DINV.CD>.
- BNDES (Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social). 2024. Sitio web de BNDES. https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_en.
- Barafani, Magdalena, Mariana Fuchs, Jeremias Lachman, Andrés López, M. Florencia Merino, Valentina Papu, Paulo Pascuini y Ricardi Rozemberg. 2022. *Radiografía de las empresas multilaterales y las multinacionales de América Latina*. Buenos Aires: Banco Interamericano de Desarrollo; Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe. <https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/Radiografia-de-las-empresas-multilaterales-y-las-multinacionales-de-America-Latina-abril-2022.pdf>.
- Briceño Ruiz, José. 2013. "Ejes y modelos en la etapa actual de la integración económica regional en América Latina". *Estudios Regionales* 45 (175): 9-39. <http://dx.doi.org/10.5354/0719-3769.2013.27352>.
- Chakma, Bhumitra. 2020. *South Asian Regionalism: The Limits of Cooperation*. Bristol: Bristol University Press. <https://doi.org/10.51952/9781529205169>.

- Cherif, Mondher y Christian Dreger. 2018. “Do Regional Trade Agreements Stimulate FDI? Evidence for the Agadir, Mercosur y AFTA Regions”. *Review of Development Economics* 22 (3): 1263-1277. Wiley Online Library. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/rode.12381>.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). 1997. *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/1143-la-inversion-extranjera-america-latina-caribe-1997>.
- CEPAL. 2001. *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/ie>.
- CEPAL. 2011. *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/ie>.
- CEPAL. 2014. *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/ie>.
- CEPAL. 2015. *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/ie>.
- CEPAL. 2016. *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/ie>.
- CEPAL. 2017. *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/ie>.
- CEPAL. 2021. *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/47147-la-inversion-extranjera-directa-america-latina-caribe-2021>.
- Dion, David-Pascal. 2004. “Regional Integration and Economic Development: A Theoretical Approach”. *RePEc:trf:wpaper* 21. Berlín: Free University of Berlin; Humboldt University of Berlin; University of Bonn; University of Mannheim; University of Munich. <https://ideas.repec.org/p/trf/wpaper/21.html>.
- Dussel, Peter. 2000. “La inversión extranjera en México, 2000”. *Red de Inversiones y Estrategias Empresariales. Serie Desarrollo Productivo*, núm. 80, 1-100. CEPAL.
- Elizalde Guzmán, Héctor Paulino, Miguel Ángel Martínez Damián y José de Jesús García Juárez. 2022. “Determinantes de la inversión extranjera

- directa en México. Un análisis de los factores de eficiencia”. *Análisis Económico* 37 (96): 39-60. <https://analisiseconomico.azc.uam.mx/index.php/rae/article/view/703>.
- Ezenwe, Uka. 1978. “Review of Economic Integration”. En *Economic Integration: Worldwide, Regional, Sectorial*, editado por Fritz Machlup. International Economic Association Series. Londres: Palgrave Macmillan.
- Forbes Staff*. 2013. “Petrobras vende participación en el Golfo de México por 110 mdd”. *Forbes México*, 30 de abril de 2013. <https://forbes.com.mx/petrobras-vende-participacion-en-mexico-por-110-mdd/>.
- Gachúz, Juan Carlos y José Luis López. 2015. “La relación política y económica Brasil-México: encuentros, desencuentros y el nuevo papel de China en la región”. *Miríada: Investigación en Ciencias Sociales* 7 (11): 65-90.
- Gentile, María Elisa. 2013. “UNASUR: complementa o rechaza al Mercosur”. *V Encuentro V Encuentro del CERPI y III Jornadas del CENSUD. Democracia y Relaciones Internacionales en América Latina*.
- Gomes, Gerson y Maria da Conceicao Tavares. 1998. “La CEPAL y la integración económica de América Latina”. *Revista CEPAL*, núm. 10, 1-26. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/67579e55-aa36-4b10-901e-aa67d8ocdd43/content>.
- Guevara, Xóchitl. 2001. “La inversión extranjera directa en México, 1994-2000”. *Análisis Económico* XVI (33): 149-187. https://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/42542/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Infobae*. 2013. “Petrobras anunció desinversiones por US\$ 2.100 millones”. *Infobae*, 17 de agosto de 2013. <https://www.infobae.com/2013/08/17/1502348-petrobras-anuncio-desinversiones-us-2100-millones/>.
- Kearney. 2023. “Cautious Optimism: 2023”. *FDI Confidence Index*. <https://www.kearney.com/service/global-business-policy-council/foreign-direct-investment-confidence-index>

- Kreinin, Mordechay y Michael Plummer. 2008. "Effects of Regional Integration on FDI: An Empirical Approach". *Journal of Asian Economics* 19 (5-6): 447-454. <https://doi.org/10.1016/j.asieco.2008.09.005>.
- Lall, Sanjaya. 2002. "Implications of Cross-Border Mergers and Acquisitions by TNCs in Developing Countries: A Beginner's Guide". *QEH Working Paper Series. QEHWPS88*, 1-12.
- Lee, Yong-Shik. 2005. "Foreign Direct Investment and Regional Trade Liberalization: A Viable Answer for Economic Development?". *Journal of World Trade* 39 (4): 701-717. <https://doi.org/10.54648/trad2005041>.
- Levy Levy-Yeyati, Eduardo, Ernesto Stein y Christian Daude. 2003. "Regional Integration and the Location of FDI". *IDB Working Paper*, núm. 414, 1-33. doi:10.2139/ssrn.1818703.
- López, Andrés y Daniel Chudnovsky. 2002. "Las estrategias de las empresas transnacionales en Argentina y Brasil". *Alternativas Sur*, núm. 2, 95-135. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1113442>.
- López, José Satsumi. 2018. "Multilatinas: A Systematic Literature Review". *Review of International Business and Strategy* 28 (3-4): 331-357. <https://doi.org/10.1108/RIBS-05-2018-0041>.
- López, José Satsumi, Karla Nava-Aguirre y Antonio Huerta-Estevez. 2021. "Multilatinas y COVID-19: Initial Actions to the Pandemic". *Management Research: The Journal of the Iberoamerican Academy of Management* 19 (1), 38-58. <https://doi.org/10.1108/MRJIAM-09-2020-1091>.
- Lula da Silva, Luiz Inácio. 2024. *Discurso do presidente Lula durante Fórum Empresarial Brasil-México*. Presidência da República, Governo Brasileiro. <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/discursos-e-pronunciamentos/2024/09/discurso-do-presidente-lula-durante-forum-empresarial-brasil-mexico>.
- Maldonado Niño, Lisette Gabriela, Eliana Lucía Piedrahita Aguirre y Viviana Andrea Díaz Rodríguez. 2019. "Inversión extranjera directa en América Latina". *Visión Internacional (Cúcuta)* 1 (1): 17-21. <https://doi.org/10.22463/27111121.2365>.

- Márquez, Laura. 2016. "Regionalism, Subnational Variation and Gravity: A Four-Country Tale". *Investigaciones Regionales*, núm. 35, 7-36.
- Mendiola, Gerardo. 1999. "México: empresas maquiladoras de exportación en los noventa". *Serie Reformas Económicas*, núm. 49, 1-46. CEPAL.
- Mistry, Percy. 2003. "New Regionalism and Economic Development". En *Theories of New Regionalism*, editado por Fredrik Söderbaum y Timothy M. Shaw, 117-139. Londres: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1057/9781403938794_7.
- Morales, María Esther y Miguel Ángel Carreño. 2014. "Internacionalización e inversión recíproca de multilatinas: los casos de Brasil y México". *Paradigma Económico. Revista de Economía Regional y Sectorial* 6 (2): 25-58.
- Morales, María Esther, Pablo Mejía, Raúl de Jesús Gutiérrez, Miguel Ángel Díaz y Reyna Vergara. 2012. "Interacciones económico-financieras Brasil-México: ¿cuál es su grado de integración?" *Perfiles Latinoamericanos* 20 (39): 117-150. <https://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/119>.
- Olgún, Guillermo. 2021. "Fusiones y adquisiciones ¿hacia dónde apuntan en 2021?" *Deloitte*. <https://www2.deloitte.com/mx/es/pages/dnoticias/articulos/fusiones-y-adquisiciones-para-2021.html>
- Palacios, Katherine. 2024. "Oxxo y su expansión en Brasil, un éxito continuo". *AmericaRetail & Malls*, 2 de diciembre de 2024. <https://america-retail.com/paises/brasil/oxxo-y-su-expansion-en-brasil-un-exito-continuo/>.
- Quitral, Máximo. 2009. "La integración económica latinoamericana en tiempos de crisis. Alcances y limitaciones para su consolidación". *Nueva Sociedad*, núm. 222: 30-40. <https://biblat.unam.mx/es/revista/nueva-sociedad/articulo/la-integracion-economica-la-tinomerica-na-en-tiempos-de-crisis-alcances-y-limitaciones-para-su-consolidacion>.
- Rocha, Alberto. 2003. "México y Brasil en el proceso de integración regional de América Latina y el Caribe: ¿rol de dos subhegemones?". *Liminar* 1 (1): 26-44. <https://doi.org/10.29043/liminar.vii1.122>.

- Salgado, José. 2014. “Mejoran sustancialmente los índices de inversión extranjera en América Latina”. *Revista Universidad de Guayaquil* 119 (1): 43-52.
- SE (Secretaría de Economía). 2023. *Inversión extranjera directa*. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/competitividad-y-normatividad-inversion-extranjera-directa?state=published>.
- Seale & Associates. 2017. “Fusiones & Adquisiciones México”. *Reporte mensual diciembre*. <http://mnamexico.com/ma/ma-diciembre-2017/>.
- Seale & Associates. 2018. “Fusiones & Adquisiciones México”. *Reporte anual*. <http://mnamexico.com/ma-mexico/>.
- Seale & Associates. 2019. “Fusiones & Adquisiciones México”. *Reporte anual*. <http://mnamexico.com/ma-mexico/>.
- Sheng, Hsia y Carrera, José Marcos. 2017. “The Top 20 Brazilian Multinationals: Divestment under Crises”. *Columbia Center on Sustainable Investment*. <https://ccsi.columbia.edu/sites/default/files/content/docs/publications/EMGP-Brazil-Report-March-21-2017-FINAL.pdf>.
- SICE (Sistema de Información sobre Comercio Exterior). 2023. *Acuerdo de Complementación N° 54 y N° 55 entre México y el Mercado Común del Sur (Mercosur)*. http://www.sice.oas.org/trade/MERCOSURMexACE54/MERMex_s.asp.
- S&PGlobal. 2022. *Global M&A by the numbers: 2021 recap*. <https://www.spglobal.com/market-intelligence/en/news-insights/research/global-ma-by-the-numbers-2021-recap>
- UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo). 2024. *Inversión extranjera directa: flujos de entrada y salida y stock, anual*. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=96740>.
- Vallejo, Hernán y Camila Aguilar. 2004. “Integración regional y atracción de inversión extranjera directa: el caso de América Latina”. *Desarrollo y Sociedad*, núm. 53, 139-164.

- Vásquez, Catalina. 2024. La permanencia del regionalismo latinoamericano. Programa de Posgrado en Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.
- Venables, Anthony. 2015. “International Trade: Economic Integration”. En *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, 574-579. Oxford: Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-097086-8.71039-7>.
- WTO (World Trade Organization). 2024. *Acuerdos comerciales regionales, base de datos*. <https://rtais.wto.org/UI/Charts.aspx> 21/02/2024.
- Yakovlev, Petr Pavlovich. 2017. “Интеграция в Латинской Америке: центростремительные и центробежные тренды.” [“Integración en América Latina: tendencias cetrípetas y centrifugas”.] *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. [Contornos de las Transformaciones Globales: Política, Economía y Derecho] 10 (4): 86-100. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2017-10-4-60-65>.

Conclusiones

María Esther Morales-Fajardo

Universidad Nacional Autónoma de México

Karina L. Pasquariello Mariano

Universidad Estatal Paulista Júlio de Mesquita Filho

En su visita a México, el 3 de marzo de 2022, todavía como candidato a la presidencia de la república, Luiz Inácio Lula da Silva comentó que, de ganar las elecciones, priorizaría las relaciones entre Brasil y México. De igual forma como lo anotamos en la introducción de esta obra, las buenas intenciones de ambos presidentes han salido a relucir aún durante la coincidencia en los periodos de gobierno. Sin embargo, esta obra ha mostrado con análisis y evidencia empírica la lejanía económica-comercial que mantiene la relación bilateral y las consecuencias en la integración regional latinoamericana.

En este documento se ha hecho un examen detallado de la relación entre Brasil y México, con un enfoque particular en su interacción comercial y de inversión, en el marco del regionalismo latinoamericano contemporáneo. Este análisis arroja luz sobre una serie de dinámicas complejas y desafíos significativos que definen la relación entre estos dos países claves para América Latina. Lo cual confirma que hacen falta más que buenas intenciones presidenciales para reactivar una mejor relación bilateral con influencia en el proceso regional.

En primer lugar, se destaca la persistencia del regionalismo en América Latina, a pesar de las fluctuaciones y tensiones inherentes a este proceso. Si bien los países latinoamericanos han experimentado cambios en sus políticas y enfoques regionales a lo largo del tiempo, el regionalismo sigue siendo un elemento fundamental arraigado en la historia de la región, como concluye Vásquez. Esta búsqueda de autonomía y fuerza

en el escenario global ha impulsado el trabajo conjunto entre los países latinoamericanos, aunque con resultados variables.

Al mismo tiempo, la búsqueda de autonomía ha sido un elemento importante de limitación para el regionalismo latinoamericano. Los países de América Latina se resisten a implementar proyectos regionales que puedan afectar su autonomía y, por ello, construyen iniciativas con poca capacidad para impulsar proyectos cooperativos o para profundizar en la integración.

En este sentido, México y Brasil son dos ejemplos interesantes de ese comportamiento. Brasil resalta el regionalismo en su política exterior y destaca su papel en el Mercosur y el UNASUR, como proyectos centrales de la diplomacia, aun cuando estos bloques se encuentran en una crisis recurrente, en concordancia con las inestabilidades políticas y económicas internas de los integrantes.

Por su parte, México tiene la limitación impuesta por su relación dependiente con la economía estadounidense. La apertura económica le ha permitido hacer diversos acuerdos de libre comercio, pero presenta poca capacidad para impulsar procesos de integración más profundos, más allá de los aspectos comerciales.

En su capítulo, Pasquariello Mariano, Franzoni y Fava Junior apuntaron que una de las principales tensiones que emergen en la relación entre Brasil y México es la competencia entre diferentes modelos de integración regional. Mientras México ha aprovechado los beneficios de un regionalismo abierto, con un enfoque centrado en la liberalización comercial, Brasil adopta ese modelo, al mismo tiempo que mantiene una postura más proteccionista, buscando promover procesos con una agenda más amplia que abarca desde infraestructura hasta derechos humanos. Esta divergencia de enfoques ha obstaculizado la consecución de acuerdos de libre comercio y la construcción de una cooperación estratégica entre ambos países.

La conducción de estos procesos de integración refleja las políticas exteriores de Brasil y México, que han seguido trayectorias distintas en las últimas décadas. Aunque una alianza cooperativa entre ambos países

podría potencialmente fortalecer su liderazgo en América Latina y su papel en el sistema internacional, esto implicaría abandonar las trayectorias establecidas hasta el momento, lo que requeriría una coyuntura crítica suficientemente fuerte para estimular esa ruptura con el pasado.

En cuanto al comercio bilateral, Morales-Fajardo observa que se mantiene en un nivel marginal con relación al potencial de ambas economías. Aunque existen oportunidades para profundizar la relación comercial en el marco de los acuerdos existentes, ya que las barreras comerciales han dificultado una integración más profunda.

En el caso de la industria automotriz de los dos países, Carbajal y Murillo concluyen que se han seguido trayectorias distintas en su desarrollo, pues mientras México se ha centrado en fortalecer su mercado de exportación a partir de la apertura comercial, Brasil ha fortalecido su mercado interno protegiendo su industria.

En el ámbito de la inversión extranjera directa (IED), Vergara señaló que Brasil y México se mantienen como los principales receptores en América Latina; sin embargo, los volúmenes de inversión han disminuido en años recientes, lo que podría atribuirse a un menor interés por parte de ambos países, a pesar de los acuerdos bilaterales existentes. La falta de coordinación en los proyectos de inserción internacional de Brasil y México también ha obstaculizado la unificación de la región en un mercado común.

Los cinco capítulos que forman esta obra editorial han dejado constancia de que la relación entre Brasil y México representa un microcosmos de las complejidades y desafíos que enfrenta la región latinoamericana, en su búsqueda de integración económica para la cooperación regional. Aunque existen oportunidades para una mayor colaboración, superar las diferencias y alcanzar una mayor convergencia requerirá un esfuerzo concertado y una voluntad política firme por parte de ambos países, así como un contexto propicio que estimule una ruptura con las trayectorias establecidas hasta el momento. En última instancia, la construcción de una relación más sólida entre Brasil y México no sólo beneficiaría a

ambos países, también contribuiría al fortalecimiento de la integración regional en América Latina.

Ante este panorama es posible profundizar en las implicaciones de los hallazgos y esbozar un escenario más prospectivo de esta relación bilateral y su impacto en la integración regional.

En primer lugar, destaca la persistencia de la competencia entre las dos economías latinoamericanas, que se identifica como una de las principales tensiones y el factor determinante en la relación bilateral. La búsqueda del liderazgo regional y la competencia por mercados similares seguramente mantendrá esta dinámica. Asimismo, la competencia entre diferentes modelos de integración regional es motivo de enfrentamiento entre ambos países. Como se ha observado en diversos trabajos de esta obra: mientras Brasil mantiene una postura más inclinada al proteccionismo de su mercado, pero con una agenda de cooperación más amplia; México ha adoptado un regionalismo abierto centrado casi exclusivamente en la liberalización comercial, a pesar de los nuevos gobiernos progresistas.

En segundo lugar, no obstante, este marco de competencia, existen numerosas oportunidades para la cooperación en áreas como infraestructura, energía, tecnología y comercio. La complementariedad de sus economías puede generar sinergias benéficas para ambas sociedades.

De ahí que un tercer hallazgo sea la importancia de la integración como un objetivo estratégico para ambos países, aunque con enfoques y prioridades diferentes. La relación entre Brasil y México será fundamental para el éxito o el fracaso del regionalismo latinoamericano, siempre que Brasil acepte un liderazgo compartido y México se comprometa plenamente con la región.

De ahí que, un cuarto hallazgo de este análisis se centra en la persistencia del regionalismo latinoamericano. A pesar de las fluctuaciones y tensiones, el regionalismo sigue siendo un elemento fundamental en América Latina. La búsqueda de la autonomía y la fuerza en el escenario global ha impulsado el trabajo conjunto entre los países latinoamericanos, aunque con resultados variables. En el caso de la relación bilateral

es evidente que se mantiene con un comercio marginal, pero con potencial para ambas economías. Las barreras comerciales han dificultado una integración más profunda, no obstante, existen oportunidades para mejorar la relación comercial en el marco de los acuerdos existentes, como se ha hecho evidente a lo largo de los capítulos de esta obra.

Finalmente, nos preguntamos después de todo este análisis, ¿cuáles son los desafíos y las propuestas concretas que podemos ofrecer a los lectores? Sin lugar a dudas, la desconfianza histórica y las diferencias ideológicas han dificultado la construcción de una relación de confianza mutua y de mayor profundidad. Para superar este desafío, es necesario fomentar el diálogo político en el más alto nivel, promover intercambios culturales y académicos, y fortalecer los mecanismos de cooperación en diversos ámbitos; en otras palabras, es necesario que las sociedades de ambos países se conozcan y se reconozcan desde una identidad común, lo cual supone un largo camino para todos los actores de los dos países.

Esta tarea podría conseguirse a nivel bilateral y regional. En el primer caso, con el empleo permanente del mecanismo de diálogo político al más alto nivel para abordar los temas de interés común y resolver las diferencias de manera constructiva. En el segundo caso, con la revitalización de los mecanismos de integración existentes, como la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), que muestren un trabajo conjunto, coordinado y armónico entre las dos naciones.

Ciertamente, las asimetrías económicas bilaterales pueden generar tensiones comerciales y afectar la percepción de equidad en la relación. Para mitigar estas asimetrías, es necesario promover una mayor integración de las cadenas de valor y la inversión en sectores estratégicos.

El fomento y fortalecimiento de la cooperación en áreas estratégicas para la investigación y el desarrollo es fundamental, a través de la promoción de la movilidad de científicos y estudiantes. Ésta es una tarea en la que los gobiernos serán actores de conexión, pero les corresponde a los rectores y a las autoridades universitarias un papel fundamental en la creación de centros de investigación conjuntos. A partir de ello, ¿por qué no pensar en la creación de fondos de inversión bilaterales? Por ejemplo,

inversión directa en sectores estratégicos, como infraestructura (carreteras y ferroviaria), energía y manufactura (petrolera, renovable, aeroespacial y automotriz).

Finalmente, destacamos una última propuesta, muy necesaria para la discusión en esta tercera década del siglo XXI, que concierne a nuestros países. La relación Brasil-México no está aislada, diversos factores externos la atraviesan; en especial, la dinámica de las relaciones con Estados Unidos y China. Un trabajo conjunto entre los dos países y una cooperación más estrecha ayudará a encarar estos factores externos, en favor no sólo de la relación bilateral, sino de América Latina en lo general.

Estamos conscientes de que este análisis es una parte de la compleja relación bilateral y que se requiere completarlo con mayores estudios que incorporen variables políticas y sociales que influyan en la vinculación; no obstante, esta aportación analítica constituye uno de los principales ejes de la relación Brasil-México en la actualidad.

Consideramos que los resultados que se presentan en esta obra aportan luces que pueden guiar en el mejor desempeño de la relación de comercio y de inversión en Brasil y en México, y pueden ayudar a superar las actuales dificultades y retos por los que atraviesan ambos países.

Sobre las autoras y el autor

YOLANDA CARBAJAL SUÁREZ (ycarbajals@uaemex.mx). Doctora en Economía por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Es profesora-investigadora del Centro de Investigación en Ciencias Económicas (CICE), Facultad de Economía de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEMEX). Es miembro del Sistema Nacional de Investigadoras e Investigadores (SNI), nivel I. Es coordinadora del Observatorio Económico del Estado de México. Sus líneas de investigación son la economía regional y sectorial, el sector automotriz, la manufactura y competitividad. Entre sus publicaciones recientes destacan, en coautoría: “Elementos para una política industrial y tecnológica en el sector automotriz de México”, *Denarius* 2 (45): 187-227 (2023); “Análisis espacial de la dinámica del salario, flexibilidad y productividad laboral en las entidades federativas mexicanas, 2000.1-2021.1”, *Nósis. Revista de Ciencias Sociales* 32 (64): 4-26 (2023); “Determinantes de la competitividad en la manufactura mexiquense: un análisis a nivel de subsector, 2018”, *Revista de Economía* 40 (100): 42-67 (2023); e “Industria automotriz en la región del TLCAN. Un análisis del valor agregado en las exportaciones bilaterales”, *Nósis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades* 32 (63): 47-66 (2023).

JOÃO ROBERTO FAVA JR. (joao.fava@unesp.br). Estudiante de la maestría en Relaciones Internacionales por el Programa de Posgrado San

Tiago Dantas (UNESP, UNICAMP, PUC-SP). Becario de investigación académica por la Fundación de Apoyo a la Investigación del Estado de São Paulo (FAPESP). Miembro e investigador del Grupo de Estudios Interdisciplinarios en Cultura y Desarrollo (GEICD), asociado a la Universidad Estatal Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), y del Observatorio de Regionalismo (ODR), asociado al Instituto de Políticas Públicas y Relaciones Internacionales (IPPRI) de la UNESP. Licenciado en Ciencias Sociales por la UNESP, campus de Araraquara. Actúa en el área de ciencia política y relaciones internacionales y actualmente investiga la política exterior mexicana en el contexto de la renegociación del TLCAN. Estudia temas de regionalismo, globalización, política exterior, teorías de las relaciones internacionales y teoría política contemporánea.

MARCELA FRANZONI (marcela.franzoni@unesp.br). Doctora y maestra en Relaciones Internacionales por el Programa de Posgrado en Relaciones Internacionales San Tiago Dantas (UNICAMP/UNESP/PUC-SP) y graduada en Relaciones Internacionales por la Universidad Federal de São Paulo (Unifesp). Es profesora del Centro Universitário Belas Artes de São Paulo (FEBASP) y del Instituto Brasileño de Mercado de Capitales (IBMEC). Investigadora del Núcleo de Estudios y Análisis Internacionales (NEAI) y del Observatorio de Regionalismo (ODR), São Paulo, Brasil. Hizo una estancia de investigación en el Centro de Estudios Ibéricos y Latinoamericanos de la Universidad de California, San Diego (CILAS-UCSD; 2019-2020) con beca de la Fundación de Amparo a la Investigación del estado de São Paulo (FAPESP), en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la unam (FCPYS-UNAM; 2017) y en la Facultad de Economía de la Universidad de Coimbra, Portugal (FEUC; 2012-2013).

MARÍA ESTHER MORALES-FAJARDO (moralesf@crim.unam.mx). Doctora en Ciencias Sociales con especialidad en Relaciones Internacionales por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM-Xochimilco). Es

investigadora titular del Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias (CRIM, UNAM), profesora de asignatura de la Facultad de Economía de la UAEMEX e integrante del SNII del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías de México. Sus principales líneas de investigación son la integración regional en América Latina, inversión extranjera directa en América Latina, empresas multilaterales, gobernanza en la integración regional, política exterior de México. Ha sido profesora visitante del Programa de Posgrado de Relaciones Internacionales San Tiago Dantas, y del Instituto de Políticas Públicas y Relaciones Internacionales de la unesp, São Paulo, Brasil, así como del Institut Barcelona d'Estudis Internacionals (IBEI), Barcelona, España. En 2024 fue invitada como ponente a la Universidad de Oxford, en el Programa de Transformación Económica Verde en América Latina.

BRENDA MURILLO VILLANUEVA (bmurillov@uaemex.mx). Maestra y doctora en Economía por la UNAM. Es profesora investigadora del Centro de Investigación en Ciencias Económicas de la Facultad de Economía, de la UAEMEX, desde 2018, y coordinadora del doctorado en Ciencias Económico Administrativas de la misma universidad desde 2023. Perteneció al SNII, nivel I. En la UAEMEX imparte cursos de macroeconomía y organización industrial en licenciatura, y de microeconomía en el doctorado. Investiga sobre temas de estructura productiva, cadenas globales de valor, insumo-producto y empleo. Recientemente se ha interesado en los beneficios en el ingreso y el empleo de la participación en las cadenas globales de valor.

KARINA L. PASQUARIELLO MARIANO (karinapmariano@gmail.com). Profesora titular de la Facultad de Ciencias y Letras de la Universidad Estatal Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), campus Araraquara, y del Programa de Posgrado en Relaciones Internacionales San Tiago Dantas (UNESP, UNICAMP, PUC-SP). Coordina el Grupo de Estudios Interdisciplinarios en Cultura y Desarrollo (GEICD) y el Módulo

Jean Monnet (UNESP). Participa como investigadora asociada del ODR, de la red Development, International Politics and Peace (DIPP), financiada por el proyecto CAPES Print de UNESP, del Instituto Nacional de Ciencia y Tecnología para Estudios sobre los Estados Unidos (INCT-INEU), y del Centro de Estudios de Cultura Contemporánea (CEDEC). Licenciada en Ciencias Sociales (1992) y máster en Ciencia Política (1996), ambos por la Universidad de São Paulo, y doctora en Ciencias Sociales por la Universidad Estatal de Campinas (2001). Es becaria de Productividad del CNPq desde 2013.

CATALINA VÁSQUEZ (catalina.vasquez@comunidad.unam.mx). Es licenciada en Comunicación Social por la Universidad Centroamericana José Simeón Cañas de El Salvador; maestra en Ciencia Política por la Universidad de Chile y doctoranda en Ciencias Políticas y Sociales por la UNAM. Sus líneas de investigación son el regionalismo latinoamericano, la integración centroamericana y la seguridad regional. Formó parte del programa de practicantes profesionales de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en Santiago de Chile, y es ex alumna de la Escuela Doctoral de Regionalismo Latinoamericano, Europeo y Comparado que desarrollan la Universidad de Naciones Unidas (UN-CRIS) y la Universidad Andina Simón Bolívar. Ha trabajado como consultora para la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana, USAID El Salvador, UNICEF, PMA, y el Gobierno de El Salvador.

REYNA VERGARA GONZÁLEZ (rvergarag@uaemex.mx). Profesora-investigadora del Centro de Investigación en Ciencias Económicas (CICE) de la Facultad de Economía de la UAEMEX. Es miembro del SNII, nivel I. Sus líneas de investigación son la macroeconomía y la política monetaria. Entre sus publicaciones recientes destacan, en coautoría: “Recuperación del empleo en los estados de México en la fase post COVID-19”, *Contaduría y Administración* 68 (4): 107-132 (2023); “Mapping of Clusters about the Relationship between e-Government

and Corruption in Mexico”, *Competitiveness Review: An International Business Journal* 33 (2): 441-457 (2022); “La pandemia de COVID-19 en la economía mexicana: condiciones iniciales, estrategias de política y efectos productivos”, *Paradigma Económico* 14(2), julio-diciembre (2022).

OBRAS AFINES

Juan Felipe López Aymes, Eduardo Tzili-Apango, Edith Yazmin Montes Incin y Gustavo Adolfo Islas Cadena. 2025. *Cooperación internacional para el desarrollo entre Asia del Este y América Latina: asimetrías interregionales y autonomismo* (CRIM-UNAM).

Alejandro Ulises Dabat Latrubesse, Miguel Ángel Rivera Ríos y James Wallace Wilkie, coords. 2024. *Globalización y cambio tecnológico: México en el nuevo ciclo industrial mundial* (CRIM-UNAM).

Juan Felipe López Aymes. 2024. *Setenta años de la guerra de Corea: el armisticio y las complejidades geopolíticas de un conflicto inconcluso* (CRIM-UNAM).

Juan Felipe López Aymes, Carlos Uscanga Prieto, Pablo Henri Ramírez Didou y Juan José Ramírez Bonilla, coords. 2022. *Contención y mitigación de la COVID-19 en Asia del Pacífico: programas y acciones clave durante 2020* (CRIM-UNAM).

María Esther Morales Fajardo y Cecilia Cadena Inostroza, eds. 2021. *¿Redes o gobernanza? Experiencias de colaboración entre actores* (CRIM-UNAM).

María Esther Morales Fajardo y Leobardo de Jesús Almonte, eds. 2015. *Inversión extranjera directa en América Latina: una revisión en los albores del siglo XXI* (CRIM-UNAM).

Merizanda Ramírez Aceves y María Esther Morales Fajardo. 2015. *Manual para la elaboración de trabajos de investigación de licenciaturas en Ciencias Sociales y Humanidades* (CRIM-UNAM).

La primera edición de *Enfrentando la competencia y la divergencia. Brasil y México en el contexto del regionalismo latinoamericano*, de María Esther Morales-Fajardo y Karina L. Pasquariello Mariano, editada por el Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias de la Universidad Nacional Autónoma de México, se publicó en octubre de 2025. Para su composición se empleó la fuente Crimson Pro de 10, 12 y 16 puntos. Corrección de estilo y lectura de pruebas: Rocío Franco López; cuidado de la edición: Perla Alicia Martín Laguerenne; diseño tipográfico, diagramación y formación: Irma G. González Béjar. La coordinación editorial estuvo a cargo del Departamento de Publicaciones y Comunicación de las Ciencias y las Humanidades del CRIM-UNAM.







¿Pueden Brasil y México relanzar el proyecto integracionista latinoamericano? *Enfrentando la competencia y la divergencia. Brasil y México en el contexto del regionalismo latinoamericano* es una obra clave para entender con rigor las complejidades y la paradójica relación entre las dos mayores economías de la región: socios naturales, separados por décadas de desencuentros estratégicos. A través de un examen detallado de los flujos comerciales, inversiones bilaterales y políticas exteriores divergentes, este libro revela la manera en que el distanciamiento Brasil-México ha debilitado históricamente el regionalismo latinoamericano. Los análisis presentados muestran cómo las diferencias en los modelos de desarrollo y las estrategias de inserción comercial —el regionalismo abierto de México frente al proteccionismo estratégico de Brasil— han limitado una colaboración más profunda, a pesar de los discursos políticos convergentes de los últimos años. Con estudios detallados sobre comercio, inversión y sectores clave como el automotriz, la obra identifica tanto los obstáculos como las oportunidades concretas para superar la competencia estéril. Dirigido a académicos, políticos y actores económicos, este estudio no solo diagnostica los desafíos del regionalismo contemporáneo latinoamericano, sino que ofrece una hoja de ruta para construir una relación basada en las complementariedades económicas y el liderazgo regional compartido.

