



*Borgward*

E N M É X I C O



HUGO VALDÉS



JUAN RAMÓN GARZA GUAJARDO

## HUGO VALDÉS

MONTERREY, NUEVO LEÓN, 1963

Ha publicado las novelas *The Monterrey News*, *Días de nadie*, *El crimen de la calle Aramberri*, *La vocación insular*, *Breve teoría del pecado*, *El asesinato de Paulina Lee*, *Los confines del fuego*. *Diarios de Santiago Vidaurri* y *El virus del oeste del Nilo*. Y los libros *El laberinto cuentístico de Sergio Pitol*, *El laboratorio del crepúsculo y otros ensayos*, *Ocho ensayos sobre narrativa femenina de Nuevo León*, *El dueño y el creador. Un acercamiento al dédalo narrativo de Sergio Pitol* y *Fulguración y disolvencia de Santiago Vidaurri*. Ganador del Certamen Nacional de Literatura Alfonso Reyes en 1994, del Premio Universidad Autónoma de Nuevo León a las Artes (UANL) en 2007 y del Premio Nuevo León de Literatura en 2012. Mención honorífica por la novela *Los confines del fuego*. *Diarios de Santiago Vidaurri* en el Premio Nacional de Novela Histórica Ignacio Solares 2021. Es miembro del Sistema Nacional de Creadores de Arte (SNCA).









*Borgward*

E N M É X I C O

D.R. © 2025 FONDO EDITORIAL DE NUEVO LEÓN

D.R. © 2025 LOS AUTORES

Primera edición, 2007

Segunda edición, 2025

ISBN 978-607-8913-51-0

Impreso en México



Zuazua 105 Sur, Centro  
CP 64000, Monterrey, N.L., México  
T. 81 8344 2970  
[www.fondoeditorialnl.gob.mx](http://www.fondoeditorialnl.gob.mx)

Todos los derechos reservados. La reproducción de esta obra requiere el permiso previo, por escrito, de los editores.



*Borgward*

E N M É X I C O

HUGO VALDÉS



JUAN RAMÓN GARZA GUAJARDO

## Í N D I C E

Introducción	9
Un rumor fecundo	19
La gestación de un proyecto	21
Interés por la Borgward	23
La compra	24
Migraciones y ajustes a la realidad	27
Inicia la aventura... por mar	28
Primeras visitas	29
Más embarques	31
Colocación de la primera piedra	32
Malos augurios: problemas con Impulsora de Castilla	33
La otra versión	36
¿Y la planta Borgward?	38
Los terrenos	40
De nuevo, la Borgward	42
Las expectativas de un pueblo: General Escobedo	45
Un hallazgo inesperado	47
Más visitas	51
Supervisión germana	53

Nuevas naves	54
Informe a accionistas	58
La crónica de un joven reportero	59
Adiós, 1966	65
1967: el año	66
En vísperas del gran día	70
Bendición arzobispal	71
La inauguración apoteótica	72
México 68	86
Otras buenas señales	88
El principio del fin	91
Presiones laborales	94
Llamadas de auxilio	96
La versión de <i>Óigame!</i>	98
Voces testimoniales	106
Adiós a Fanasa	112
Bibliografía	114



## INTRODUCCIÓN

La azarosa historia de la planta Borgward, inaugurada en General Escobedo, Nuevo León, el 18 de agosto de 1967 –cuando el municipio superaba apenas los 5,000 habitantes y no tenía aún la categoría de ciudad–, da buena cuenta tanto de los alcances de la voluntad humana como de su vulnerabilidad frente al tiempo y las circunstancias adversas.

Una saga casi igual de esforzada a la del fundador de la empresa automotriz asentada en Bremen, vivió en México el grupo de hombres que decidió unir inteligencias y capitales para traer desde Alemania la fragua original en la que se crearon los modelos Isabella y Borgward P100.

De ellos, solo se fabricó en la planta mexicana el llamado Borgward 230 (basado en el P100), en sus presentaciones austera y de gran lujo, además de algunas limusinas –un modelo treinta centímetros más largo que el 230, equipado con los aditamentos del vehículo de lujo–, destinadas seguramente a los socios mayoritarios o a funcionarios públicos de primer nivel de los Gobiernos estatal y federal. Y nada más fuera de eso.

¿Qué detuvo la producción de un vehículo que buscaba competir con marcas tan prestigiadas y costosas como Mercedes Benz y BMW, sin ser tan oneroso como cualquiera de ellas? Por más que los hombres que trasladaron la fábrica a suelo mexicano hayan ambicionado que el nombre de Borgward se identificase con la industria automotriz regiomontana, y poco después abanderara la de todo el país, la realidad fue que el

apellido del genio alemán terminó asociándose con el fracaso de un negocio descabellado y temerario, acaso condenado a fallar desde el momento en que se concibió.

Hay muchas versiones no escritas, y desde luego no documentadas, sobre la debacle de una empresa que, bajo el rubro de Borgward, funcionó estrictamente de 1967 a 1970, produciendo apenas 2,267 unidades, en un arranque y desarrollo más bien lentos –con una producción promedio de cien automóviles al mes–, si se tiene en cuenta que los directivos calculaban construir, en el cenit de la producción, unas 1,500 unidades mensuales, es decir, 18,000 al año.

Si bien para la marca Borgward el ciclo había concluido en Alemania en 1961, cuando la empresa tuvo que cerrar por bancarota, el interés de un grupo de empresarios en adquirir la patente y casi mil máquinas-herramientas para fabricar por primera vez un coche en México, abrió la posibilidad de reanudar el ciclo al otro lado del océano. Sin embargo, es probable que el largo tiempo transcurrido en montar íntegramente la planta en la entonces pequeña población de General Escobedo, casi seis años, fuera uno de los factores decisivos en el cierre de la empresa, ya que para entonces el Borgward 230, pese a sus numerosas bondades técnicas –calidad y alto rendimiento en kilometraje, sistemas desempañante y de calefacción, eje trasero de diseño flotante y suspensión individual en cada llanta–, era considerado poco menos que obsoleto.

Aunado a ello, se ha señalado también que la empresa había nacido con grandes riesgos por el hecho evidente de que su tecnología no habría de crecer fuera de su país de origen, con profesionales europeos del ramo atentos permanentemente a su desarrollo. Por desgracia el vaticinio fue correcto. Pero nadie en ese momento, embriagados todos de entusiasmo,

podía dar crédito a los malos augurios, por más asentados que estuviesen en la realidad.

Mucha historia, nacional y menuda, habría de correr durante el periodo de instalación. Y mucho dinero también, por lo que a simple vista se aprecia: publicidad constante en la prensa, en anuncios de todos los tamaños y generosos publirreportajes; atención a visitantes distinguidos con comidas y cenas; traslados de la empresa en gestación hacia la ciudad de Monterrey; cesión de modelos 230 a certámenes como Señorita México o los propios Juegos Olímpicos, a fin de que Borgward estuviera presente en el pulso de la vida nacional, entre tantas otras derramas económicas.

Sin olvidar, por supuesto, el cuantioso monto invertido, primero, en la compra de la fábrica en Bremen –que algunos calcularon en 50 millones de pesos; otros, en 139 (12 millones de dólares) o, el colmo de la exageración, 500–; luego en desplazarla desde allá hasta México vía marítima; después en volver a montarla, tal cual, bajo la supervisión de un grupo de técnicos españoles; más tarde en la contratación y adiestramiento de cientos de trabajadores manuales que se encargarían de vigilar y hacer posible el proceso de fabricación de un automóvil en el que se utilizaban 2,376 partes o piezas. Un rompecabezas tan complicado como el que enfrentaron al traducir del alemán al español 18,000 planos y procesos para darle forma a la fábrica y hacerla funcionar igual que años atrás bajo la mirada de su creador, Carl Friedrich Wilhelm Borgward.

En ese prolongado ínter de seis años el país tuvo dos presidentes: Adolfo López Mateos (1958-1964) y Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970). El primero colocó la piedra fundadora de la planta, el 10 de septiembre de 1963; el segundo solo la

visitaría, el 7 de mayo de 1965, sin hacer acto de presencia en la ceremonia de inauguración, dos años después, en un hecho que en retrospectiva podría leerse como una suerte de desaire del político más poderoso de México a una de las empresas nacionales más ambiciosas de su tiempo. Díaz Ordaz envió en su lugar al secretario de Industria y Comercio, Octaviano Campos Salas, quien estuvo también al tanto del proceso de instalación de la planta. Abriendo el ciclo, hacia finales del sexenio anterior, su homólogo en el cargo, Raúl Salinas Lozano, visitó los predios en donde se asentaría la futura Fábrica Nacional de Automóviles, S. A. (Fanasa).

Nuevo León tuvo en ese lapso un gobernador, Eduardo Livas Villarreal, y un candidato electo a dicho cargo, Eduardo A. Elizondo, ambos ampliamente comprometidos con el proyecto. El segundo, consejero de Fanasa, ofreció incluso su casa para obsequiar con una cena privada a Octaviano Campos Salas al terminar las actividades de la puesta en marcha.

En cuanto a personajes de la política local que estuvieron presentes, tanto en visitas a la fábrica en ciernes como en el evento de arranque, la alcaldía regiomontana estuvo ocupada por tres ediles entre 1964 y 1967: Leopoldo González Sáenz, Abiel Treviño y César Lazo Hinojosa. Mientras que entre 1966 y 1967, los municipios de San Nicolás de los Garza y General Escobedo estuvieron encabezados cada cual por dos alcaldes: Óscar Vela Cantú y Gerardo Martínez Carrillo, y Leopoldo Cárdenas Villarreal y Leonardo Villarreal, respectivamente.

Dentro de la planta y en torno a ella, durante esa larga víspera del lanzamiento del primer automóvil mexicano, se generaron creatividad, trabajo a marchas forzadas y abundantes declaraciones, por lo general triunfalistas, que el tiempo se encargaría de ajustar o desmentir.

Empero, no todo fue exageración. Había motivos para enorgullecerse de lo que estaba tomando forma y sentido en el predio de casi sesenta hectáreas ubicado sobre la carretera a Colombia. La integración de la Borgward, por ejemplo, apuntaba a ser tres a cuatro veces mayor que otras plantas que operaban en el país. En Fanasa se elaborarían, copmpletas, todas las partes del vehículo: los ejes, la transmisión, el diferencial y la carrocería. En esta última además se utilizaría casi en su totalidad lámina mexicana, lo que volvía confiable la proyección de que el porcentaje de piezas de fabricación nacional llegaría a 85 por ciento en unos cuantos años. México dejaría de ser un simple ensamblador de automóviles extranjeros para emerger con su propia industria especializada en el ramo, sin la cual, como lo señaló en su momento el presidente de Impulsora Mexicana Automotriz (IMA), ningún país podía conceptuarse como verdaderamente industrializado.

La visión de un hombre transformaba así a muchos otros: accionistas, directivos, empleados y operarios, los que al otro lado del océano desconocían naturalmente las caídas económicas y los obstáculos que padeció la fábrica original en Alemania, ora por la circunstancia política, ora por la mala fe de periódicos como el *Der Spiegel*, que en 1965 reconocería que un estudio suyo sobre la situación financiera del Grupo Borgward era erróneo y ameritaba una retractación pública... ya cuando la empresa no podía salvarse y su creador había fallecido.

Nadie en México consideró nada de lo anterior como un mal augurio, ni habría de reparar que la historia del propio Borgward fue casi trágica, pese a que en un principio estuvo signada por el éxito comercial. Pero ¿quién era este hombre cuyo apellido tendría una especial significación en el noreste de México?

## LA SAGA DEL FUNDADOR

Carl Friedrich Wilhelm Borgward nació el 10 de noviembre de 1890 en la ciudad alemana de Altona. Estudió ingeniería mecánica en la Universidad de Hamburgo, pero interrumpió sus estudios por el estallido de la Primera Guerra Mundial. Al finalizar esta, en 1918, se estableció definitivamente en Bremen, hasta su muerte. Consiguió empleo en la Industria Llantera Bremen, una compañía que, entre otros productos, producía radiadores y guardabarros para la planta Bremen Hansa-Lloyd, fabricante de vehículos a motor.

En 1921, con apenas treinta años cumplidos, adquirió y rebautizó la Industria Llantera Bremen como la Fábrica de Radiadores Borgward. Se dedicaría, desde entonces, a darle forma a su sueño: fabricar automóviles. Aunque terminó pronto un prototipo, por carecer de dinero para producir en serie aquel pequeño coche para dos personas, cedió su fabricación a la planta Bremen Hansa-Lloyd. Con el dinero que obtuvo, compró un terreno donde inició la construcción de una nueva planta industrial.

En 1924, bajo la marca Goliath, salió el primer vehículo diseñado y construido por la Borgward: el Blitzkarren (literalmente, “autos rayo”), un triciclo impulsado por un pequeño motor de dos tiempos que se convertiría en el vehículo alemán más popular de los años veinte. Con el enorme éxito del Blitzkarren vendría la expansión y para ello fue necesario comprar una vieja planta industrial hacia la que se trasladó la fábrica pionera.

En 1928, la compañía mudó su nombre a Goliath Borgward & Co. Para continuar con su plan de expansión, adquirió la Fábrica de Carrocerías Bremen. Un año después, tomó el

control de la planta Bremen Hansa-Lloyd, para integrarla en 1930 con la Goliath y constituir la Hansa-Lloyd y la Goliath Borgward & Tecklenborg.

El primer Goliath de pasajero salió a la venta en 1931, el triciclo Pionier. En 1935, Borgward sacó al mercado una serie de vehículos pensados para cumplir con las metas del Plan de Motorización de los Ciudadanos Alemanes del ascendente Partido Nacionalsocialista: el Hansa en sus versiones 400, 500, 1100 y 1700. Los dos últimos, más caros que los primeros, eran verdaderos autos, no motocicletas con carrocería, y se vendieron en total unas 26,000 unidades.

En 1936, desarrolló el poderoso Hansa 3500 Privat, con motor de seis cilindros y 3.5 litros. Ese mismo año inició la construcción de una nueva planta en Hemelingen. Los modelos Hansa 1500 Windspiel y Hansa 2000 se presentaron en 1937 y, lo más importante, quedó como dueño único del grupo al comprar la parte de Wilhelm Tacklenborg, el experto en ventas con el que se asociara Borgward más de una década atrás para sortear posibles escollos financieros.

El 23 de septiembre de 1938, inauguró la nueva planta de Sebaldsbruck, a la sazón la más moderna fábrica de automóviles en el país. Sin embargo, así como más de veinte años atrás la Primera Guerra Mundial interrumpiría los estudios universitarios de Carl Borgward, la Segunda detendría su ambición de sostener una producción en ascenso durante el tiempo que fuese necesario. El Gobierno alemán puso al general mayor Adolf von Schell a cargo de la planta, enfocándola a producir material bélico tan pronto inició la contienda. La producción de automóviles quedó limitada al Borgward 2300, una versión superior desarrollada a partir del Hansa 2000.

A mitad de octubre de 1944, un bombardeo destruyó 87 por ciento de la planta de Bremen-Hastedt y 58 por ciento de la de Sebaldsbruck. Al final de la guerra, Borgward fue hecho prisionero por las tropas de ocupación norteamericanas, acusado de cometer crímenes de guerra. Sin cargos que comprobarle, fue puesto en libertad en 1948, a los 58 años de edad.

Decidido a alzar de nuevo su imperio, dividió su compañía en otras tres más pequeñas: Goliath, Maquinaria Lloyd y Automóviles y Motores Carl F. W. Borgward.

En 1949, lanzó el Borgward Hansa 1500, el primer modelo verdaderamente nuevo de la Alemania de la posguerra, que rompió doce récords mundiales. En 1950, lanzó un auténtico coche de carrera: el Borgward Hansa 1800 Typ Inka. Aparecieron también el Lloyd LP300 y el Goliath 700.

En 1952, lanzó el Borgward Hansa 2400, el primer auto alemán en contar con una caja automática, la Hansamatic, de la propia firma. Debido a que el auto tenía algunos defectos, su producción cesó en 1959, cuando apenas se habían vendido poco más de mil unidades. Después del lanzamiento del 2400, apareció el Borgward Hansa 1800, de menor lujo, potencia y cilindrada, que tampoco tendría fortuna en el mercado. En 1953, salió la versión diésel del 1800, y más tarde el Borgward Hansa 1800 Sport. La Lloyd sacó el nuevo Lloyd LP400.

En 1954 se comercializó el Isabella, considerado con razón el vehículo más popular y exitoso de la historia del grupo, con 11,000 ejemplares vendidos antes de que finalizara el año; para 1961, se habían fabricado 202,862 unidades. También en 1954, la Lloyd sacó el 350 metálico. En 1955, aparecieron el pequeño Lloyd 600, el Isabella TS (Touring Sport) y la versión combi. En 1956, se lanzó el Borgward

Hansa 2300 Pullman, un auto de lujo con la misma mala fortuna que el 2400.

En 1957, el Isabella sorprendió con sus versiones TS Deluxe y Coupé. Apareció también el Goliath 1100, muy exitoso y más grande y cómodo que los modelos 700 y 900 a los que reemplazó. Su nombre, al año siguiente, cambió por el de Hansa 1100. Lloyd produjo ese año el Alexander y el Alexander TS.

Para 1959, apareció el nuevo 2300, “El Gran Borgward” (*Der Grosser Borgward*), el primer automóvil alemán con suspensión de aire. Como su motor de seis cilindros era de cien caballos de fuerza, acaso más adelante le diera al Borgward el nombre de P100. Desafortunadamente, no tuvo buenas ventas. Ese mismo año lanzó el Lloyd Arabella, con motor bóxer de cuatro cilindros y un grave defecto que obligó que las unidades vendidas fuesen devueltas a la fábrica.

En 1960, la empresa que comercializaba los productos Borgward en los Estados Unidos se declaró en quiebra, lo que hizo cimbrar al grupo. Pero el más duro golpe lo asestaría el diario *Der Spiegel* con la publicación de un artículo de catorce páginas que detallaba las dificultades económicas del complejo, empleador de 20 por ciento de la fuerza laboral local. Pese a la crisis económica por la que pasó Alemania en 1961, Borgward logró que el Senado de la ciudad libre de Bremen propusiera un plan de rescate, condicionado a que la empresa consiguiera a su vez un préstamo bancario por 10 millones de marcos. Al cabo, el Gobierno de Bremen declaró a la compañía insolvente; los bancos rechazaron en consecuencia cualquier petición por parte del grupo.

Fuera real o no la insolvencia, Borgward iría cuesta abajo de allí en adelante. Antes de que el creador del grupo se

declarase en bancarrota, el Senado mandó abrir una cuenta bancaria para transferir en ella el líquido de la firma como una especie de seguro. Tal cuenta se abrió a nombre de un importante directivo de la BMW, alguien con escasísimo interés en salvar a otra empresa automotriz.

Es en este punto de la historia que hace entrada el grupo de empresarios mexicanos, encabezados por Ernesto y César Santos Galindo –este último productor de cine–, que en 1960 habían empezado a negociar la compra de las líneas de producción del Borgward P100 y del Isabella, adquiriéndolas al fin el 18 de julio de 1962.

Un año y diez días después, el 28 de julio de 1963, Carl Friedrich Wilhelm Borgward murió en la pobreza, acaso con el consuelo de no haber dejado deudas pendientes con nadie. Nunca sabría si la experiencia mexicana de la marca automotriz que llevaba su nombre alcanzaría el éxito.

## UN RUMOR FECUNDO

A lo largo de 1960, en el periódico *El Porvenir*, de gran influencia en el norte del país, se difundió publicidad encaminada a crear cierta expectación ante la presencia inminente en Monterrey del automóvil fabricado en Bremen. Frases como “Los que conocen prefieren Borgward”, “Ya viene el Borgward” o “Borgward. ¿Qué vale? ¿Qué ofrece?”, cumplían puntualmente con este propósito.

Más específicos, otros anuncios referían su venta y servicio autorizado por parte de distribuidores como la Automotriz Coliseo —con domicilio en Pino Suárez y Treviño—, la que en diciembre, en víspera de las fiestas navideñas, publicó un recuadro con la imagen del modelo Isabella, considerado “popular”, y su precio al público: 38,500 pesos.

Los automóviles Borgward eran entonces de exportación y los que se venderían en la ciudad, a lo sumo, se armaban ya en México.

Meses después, el domingo 12 de marzo de 1961, en una nota del mencionado periódico y cuyo título rezaba “La Borgward Group no está en crisis de bancarrota”, el gerente general de Automotriz Coliseo se encargó de desmentir la información de un diario local en el sentido de que la empresa Borgward Group se encontraba en bancarrota. Carlos Cantú Treviño hizo saber a los consumidores de los automóviles y clientes en potencia que:

El Senado de la ciudad libre de Bremen propuso al doctor e ingeniero Carl F. W. Borgward, a fin de reforzar al grupo industrial Borgward y liberarlo de las fluctuaciones del mercado, crear la firma Borgward Works A. G. con intervención del Gobierno de Bremen en calidad de accionista financiero. Con motivo de lo anterior, el grupo industrial Borgward, cuyo dueño era el doctor e ingeniero Borgward, emerge ahora organizado en una forma más concentrada en la nueva compañía a base de acciones en participación, con mayor potencia financiera que nunca mediante la adición de nuevos capitales económicos.

Cantú Treviño hizo también mención de que en varios países europeos en donde se fabricaban automóviles, los Gobiernos solían intervenir como accionistas en las fábricas para darles mayor respaldo económico y seguridad en el mercado a las empresas del ramo.

Gracias al apoyo del Gobierno de Bremen, uno de los más florecientes en la nueva Alemania Occidental, la producción de Borgward seguía sin interrupción durante jornadas de 24 horas para satisfacer el mercado mundial en aumento.

## LA GESTACIÓN DE UN PROYECTO

Casi a la par que la publicación de estos anuncios, comenzaron las negociaciones para adquirir la planta: de acuerdo a una información retrospectiva de enero de 1963, las gestiones iniciaron en 1960 y se formalizaron el 18 de julio de 1962. Impulsora Mexicana Automotriz –precursora de Fábrica Nacional de Automóviles, S. A.– se constituyó oportunamente el 31 de mayo de 1962, preparándose para la compra inminente de la fábrica.

Por otra parte, en una nota del lunes 4 de junio se mencionó la posibilidad de una participación conjunta de empresarios mexicanos y españoles para producir en el país los automóviles Borgward. Incluso se hizo referencia a “que los capitalistas ofrecieron a la junta de acreedores de la Borgward 50 millones de pesos por la maquinaria que esa empresa tiene instalada en Bremen”. De efectuarse tal operación, el tipo Isabella sería fabricado por la sociedad Impulsora Automotriz Mexicana, y el tipo de 2,300 centímetros de cilindrada (el llamado 2300) se fabricaría en la empresa Barreiros, de Madrid, España.

Empezaba a usarse con frecuencia el concepto “integración de México en la industria automotriz”, o “integración de la o de una industria automotriz nacional”, haciendo eco del plan de integración propuesto para este ramo por el presidente Adolfo López Mateos y puesto en marcha en el sexenio siguiente por Gustavo Díaz Ordaz.

Lo anterior era consecuente con el decreto presidencial del 23 de agosto de 1962 que prohibía la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, a partir del 1 de septiembre de 1964. Dicha norma reduciría a la mitad las 44 firmas automotrices que operaban entonces en México.

Y si se le agrega la exigencia de que los fabricantes debían emplear en sus vehículos por lo menos 60 por ciento de materiales fabricados en el país, resultaba claro que se buscaba allanar –para aquellos que además de interés contasen con gran capital económico– el camino para la conformación de una industria automotriz nacional.

## INTERÉS POR LA BORGWARD

Aunque después de que se instalara la planta Borgward en General Escobedo, Nuevo León, prevalecía la idea de que aquella estaba predestinada para reubicarse en el noreste mexicano, un vistazo a la documentación de la época nos hace ver que otros estados de la República se interesaron vivamente en adquirir la fábrica.

El jueves 9 de agosto de 1962, por ejemplo, una nota refirió el interés del Gobierno de San Luis Potosí en atraer la inversión hacia esa entidad, sin parar en gastos y ofreciendo todas las facilidades que fuesen necesarias.

Por su parte, el titular del Departamento de Autos de la Secretaría de Industria y Comercio hizo saber que el Estado de México tenía el mismo interés.

Meses más tarde, el martes 30 de octubre se aludía a la insistencia de las autoridades potosinas en comprar la fábrica, pese a que se habla de que ya había pocas probabilidades de conseguirlo.

Lo más importante de todo esto es la mención de que, en ese momento, los representantes de la empresa no decidían aún el lugar preciso de la instalación. Entre los sitios que consideraban con posibilidades, y sobre los que se realizaban estudios, se encontraban Nuevo León, Guanajuato, Querétaro y San Luis Potosí.

## LA COMPRA

Casi a inicios de 1963, la historia de la planta Borgward tomó su trazo definitivo con la autorización de la Secretaría de Industria y Comercio a la firma Impulsora Automotriz Mexicana, S. A. (IMA), mediante el oficio 216 fechado el 10 de enero, para fabricar en el país los publicitados automóviles alemanes.

Una comisión integrada por representantes de Industria y Comercio, Nacional Financiera (Nafinsa), Diésel Nacional (Dina) y Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext) confirmó la viabilidad y conveniencia del proyecto.

IMA se constituyó el 31 de mayo de 1962, con un capital inicial de 100 millones de pesos, pero en asamblea general extraordinaria de accionistas se decretó un aumento a 250 millones de pesos.

El consejo de administración estaba integrado por Ernesto Santos Galindo como presidente, Gregorio Ramírez hijo como vicepresidente ejecutivo, Gabriel Alarcón como vicepresidente, César Santos Galindo como vicepresidente, Enrique Strauss como secretario, Miguel de la Vega como prosecretario, y Luis Santos de la Garza y Gabriel Alarcón hijo como vocales.

La decisión de establecer la industria en Monterrey obedeció, principalmente, al estímulo del Gobierno estatal que otorgaría las mayores facilidades fiscales; la proximidad de importantes industrias siderúrgicas y conexas automotrices en las que ya se fabricaba buena cantidad de piezas; las adecuadas vías de comunicación —la carretera 85 Méxi-

co-Laredo y dos vías de ferrocarril– y un buen clima laboral. También debió influir el hecho de que formara parte del consejo Gregorio Ramírez hijo, cuya familia era propietaria de Tráilers de Monterrey, donde se fabricaban los autobuses Sultana, los tractores y semirremolques Ramírez, así como la camioneta *pick-up* Ramírez.

Se decía que el consorcio mexicano había adquirido la planta en 500 millones de pesos, lo que incluía derechos sobre patrones, marcas, planos, maquinaria y equipo para la fabricación y desarrollo futuro de los automóviles Isabella y De Luxe (o P100) en todos sus tipos, incluyendo la producción de refacciones y motores de los mismos. Tal cantidad, exagerada, debió confundirse con los 50 millones de los que se habló ya, lo cual se antoja más viable.

Según el convenio firmado por el licenciado Ernesto Santos Galindo, presidente de IMA, la planta empezaría a construir totalmente sus unidades a partir de 1964, buscando producir 6,000 automóviles durante el primer año, 12,000 en el segundo, 15,000 en el tercero y 18,000 en el cuarto.

La planta Borgward de Monterrey proveería de partes y refacciones a 700,000 automóviles de esa marca distribuidos en todo el mundo. La exportación de refacciones significaría un ingreso de más de 100 millones de pesos anuales.

En un anuncio a toda plana fechado el 19 de enero, con imágenes de todos los modelos Isabella, IMA dirigió al presidente de la República, en ese momento el licenciado Adolfo López Mateos, y al secretario de Industria y Comercio una especie de carta pública comprometiéndose ante ellos que “el primer Borgward totalmente fabricado en México” saldría a la venta en 1964.

Con la Borgward, sumaban ocho las empresas autorizadas por las autoridades federales para operar en la República: Dina, Fábricas Automex, Promexa, Ford Motor Company, General Motors, Wilis y Toyota.

En cuanto a la ubicación concreta de la planta, el consejo directivo de IMA aceptó la cesión de unos terrenos en el sector industrial de la colonia Nueva Castilla, desarrollada por Impulsora Castilla, a cambio de que la empresa colaborase en las obras, aún en construcción, de la carretera Salinas Victoria-Congregación Colombia. Una vez formalizados los arreglos, aquella estaría en posibilidad de entregar una primera aportación por 500,000 pesos, la que posteriormente se podría elevar hasta el millón de pesos.

Se hizo también el anuncio de que vendrían cien técnicos alemanes para asesorar al personal mexicano en la instalación del equipo, el cual, con un peso de aproximadamente 9,000 toneladas, ocuparía una superficie de cerca de 150 hectáreas —cantidad que se redujo apenas a 58 hectáreas. La empresa abriría nuevas oportunidades de trabajo calificado y de alto nivel técnico, empleando 2,500 trabajadores en la planta.

Se proyectaba, a partir de marzo de 1964, embarcar la maquinaria y equipo de la fábrica, y de forma simultánea, iniciar la construcción de las principales naves donde se instalaría dicha maquinaria. La instalación debía estar concluida a fines del año en curso.

## MIGRACIONES Y AJUSTES A LA REALIDAD

Muy pronto, la exigente realidad empezaría a ajustar las intenciones y los buenos deseos de los ejecutivos de IMA a lo estrictamente posible: de los cien obreros especialistas de las antiguas fábricas de Bremen que se habían anunciado que vendrían a Monterrey, solo se trasladarían cincuenta de ellos con el equipo correspondiente para la construcción de los modelos Isabella. Incluso no se hablaba ya de que se emplearían 2,500 trabajadores en la planta, sino solo 2,000. Y no habían pasado siquiera diez días desde la última información que se vertió sobre ello. Con el paso de los meses, la realidad sería aún más drástica, como veremos más adelante.

Al margen de ello, los esperados técnicos no llegarían desprotegidos a la ciudad:

Firmaron contratos de trabajo con la colaboración del Sindicato Metalúrgico (I. G. Metal), en el que se prevé que, además del salario sindical aplicado en Bremen, se otorgará el pago de todos los gastos de alojamiento, alimentación y limpieza de ropa.

Asimismo, los contratos estipulan el pago de cincuenta marcos mensuales como prima por su estancia fuera de Alemania, y la empresa Impulsora Mexicana Automotriz, S. A., tomará a su cargo sus gastos de viaje y enfermedad.

## INICIA LA AVENTURA... POR MAR

Cuatro meses más tarde, el miércoles 5 de junio de 1963 se dio el anuncio de que, procedentes de Bremen, ocho barcos trasladaban al puerto de Tampico la tercera parte de la planta: 40,000 toneladas de equipo y maquinaria para la fabricación del automóvil Borgward. En realidad, la cantidad más cercana a la real sería la de 9,000 toneladas en total que, según se anunció en enero, se habrían de mover desde un continente al otro.

César Santos Galindo, presidente del consejo de administración de IMA, expresó que la planta tendría capacidad para producir doscientos automóviles Isabella por día, aunque en un principio solo se fabricarían cincuenta unidades para ir aumentando de acuerdo con las necesidades del mercado.

Otro ajuste de la realidad: el primer automóvil que fabricarían en la planta de General Escobedo sería el modelo 230, el austero y de lujo, incluso algunas limusinas, pero nunca se llegó a construir ninguno de los modelos de la serie Isabella.

## PRIMERAS VISITAS

El viernes 7 de junio, el licenciado Raúl Salinas Lozano, secretario de Industria y Comercio, realizó una visita a los predios donde se levantarían los edificios de la fábrica, ratificando con ella el respaldo del Gobierno federal para la primera planta automotriz cien por ciento mexicana.

El presidente del consejo de administración de IMA, Ernesto Santos Galindo, y el señor William L. Kane, consejero y gerente general de Borgward, detallaron al secretario de Industria y Comercio los pormenores de cuanto habían realizado, apoyándose en la experiencia en el ramo automotor de don Gregorio Ramírez, vicepresidente ejecutivo de la empresa.

Se habían iniciado entonces las obras del primero de los edificios de la fábrica, cuya área total de construcción se calculaba que sería de 79,000 metros cuadrados... si es que la realidad no hacía en esto otro de sus rigurosos ajustes.

Se dio a conocer también que se encontraban seis barcos en Tampico, con 4,500 metros cúbicos de maquinaria, y que ya venían en camino otros seis barcos, con 1,300 metros cúbicos de maquinaria. Las primeras máquinas para la fabricación de automóviles comenzarían a llegar a Monterrey por carretera en unos cuantos días.

Estuvieron en la visita Ernesto Santos Galindo, presidente de IMA; César Santos Galindo, vicepresidente; don Gregorio Ramírez, vicepresidente; don Miguel de la Vega, Ernesto

Santos Cervantes y Luis Santos de la Garza, consejeros; William L. Kane, consejero y gerente general; Enrique Strauss, gerente comercial, y José Ángel Santos de la Garza, gerente de la fábrica en Monterrey.

## MÁS EMBARQUES

A finales de junio hubo más precisiones sobre el futuro inmediato de la planta: esta empezaría a instalarse en septiembre, y un año después saldría de allí el primer automóvil Borgward construido totalmente en Monterrey, México.

Un vocero había informado que había llegado ya parte de la maquinaria, en un embarque constituido por 316 cajas con un peso de 150 toneladas. A fines de agosto debía llegar el resto del equipo.

El primer grupo comprendía parte de la maquinaria para la fabricación de motores, transmisiones, ejes delanteros y traseros, así como otro conjunto de partes mecánicas del vehículo en sus modelos P100 e Isabella.

Este primer embarque sería calificado por IMA como “un paso firme y definitivo para la formación completa de la industria automotriz mexicana”.

## COLOCACIÓN DE LA PRIMERA PIEDRA

Signo de que la ambiciosa empresa tomaba forma y, literalmente, tocaba tierra, asentándose al fin en suelo mexicano, la tarde del martes 10 de septiembre de 1963 Adolfo López Mateos –presidente de la República en el periodo 1958-1964– puso en marcha las obras de la fábrica de automóviles Borgward.

Se hablaba de que se invertirían en ella 25 millones de pesos, que daría empleo a 3,000 obreros y que su capacidad anual sería de 6,000 unidades.

La fábrica funcionaría con un capital social de 250 millones de pesos, y los terrenos donde se levantarían los edificios eran de 875,000 metros cuadrados.

Según voceros de IMA, se encontraban en terrenos de la planta más de mil cajas con volumen de 11,000 metros cúbicos, que representaban 75 por ciento de las instalaciones completas. A medida que se avanzara en la construcción, se procedería a instalar dicha maquinaria.

Por parte del consejo de IMA estuvieron presentes en la ceremonia inaugural Ernesto Santos Galindo, presidente; César Santos Galindo, vicepresidente y tesorero; Gregorio Ramírez, vicepresidente; William L. Kane, Gabriel Alarcón, Gabriel Alarcón, hijo, Ernesto Santos Cervantes, Luis Santos de la Garza, Carlos Maldonado, Jorge Maldonado y Enrique Strauss, consejeros, y Miguel de la Vega, secretario.

Fungían como ejecutivos de la empresa William L. Kane, gerente; Enrique Strauss y José Ángel Santos de la Garza.

## MALOS AUGURIOS: PROBLEMAS CON IMPULSORA DE CASTILLA

En 1964, los ejecutivos de IMA hicieron pocas declaraciones públicas sobre el avance de la construcción de las naves industriales o el envío del resto de la maquinaria desde Bremen. La atención se centró en un problema que atañía a Impulsora de Castilla: un abultado adeudo de más de 40 millones de pesos a diversos y molestos acreedores. La inconformidad fue tanta, que estos organizaron una caravana que partiría desde Monterrey rumbo a la Ciudad de México el miércoles 5 de febrero a fin de manifestar sus quejas ante el presidente de la República. El grupo creó una comisión para exigir el pago y contrató autobuses de primera clase para el traslado a la capital de más de trescientas personas, entre acreedores y sus familiares.

El asunto implicaba, además de a la Impulsora de Castilla, al Banco de Fomento Hipotecario. Ante la opinión de los acreedores, ambas instituciones entraban en un serio conflicto porque la última había garantizado el pago de obligaciones cambiarias a cargo de la Impulsora de Castilla, y las dos eran presididas por la misma persona: el señor Humberto Garza Domínguez. Ello en sí no constituiría un problema de no ser porque, con autorización de la Comisión Nacional Bancaria (CNB), el interventor-gerente del Banco de Fomento Hipotecario había hecho público que esta institución no tenía más acreedores –o pasivo– que sus tenedores de cédulas y bonos hipotecarios, dejando fuera de sus responsabilidades la deuda de Impulsora de Castilla. En consecuencia, el grupo

encabezado por Salomé Botello Lecea se sintió abandonado a su suerte.

En un desplegado que se publicó el 10 de junio, firmado por los licenciados Alonso Ayala, Luis M. Villarreal y Ricardo Flores R., abogados de “cientos de gentes víctimas del señor Garza Domínguez”, se buscaba aclarar que el fraude del que se le acusaba era de competencia del fuero federal, y no del fuero común, como lo pretendía el presidente de Impulsora de Castilla y el Banco de Fomento Hipotecario.

Los quejosos habían ya solicitado la intervención del citado banco, en una demanda por 5,925,000 pesos, avalados por la Comisión Nacional Bancaria. Para ellos, el Banco de Fomento Hipotecario había sido el instrumento del que se valió Garza Domínguez para desposeer a cientos de personas de los 40 millones de pesos. Una autoridad federal, el juez segundo de distrito en Materia Penal con residencia en la Ciudad de México, había ya declarado la existencia del delito de fraude el 12 de abril de 1964.

Por otra parte, recordaban cómo habían presionado para que Impulsora de Castilla se declarase en estado de quiebra e hiciera frente a sus obligaciones financieras, en lugar de escudarse en el recurso de suspensión de pagos. El 12 de mayo se había dictado sentencia contra la impulsora, declarándola en quiebra.

En el desplegado se aludía también al auto de formal prisión que se decretó contra Garza Domínguez como presunto responsable del delito federal de acopio de armas localizadas en su domicilio, con las cuales se apertrechaba una especie de ejército particular, que presentaba como sus jardineros y chóferes, que servía para amedrentar a los acreedores.

El nombre de Borgward apareció de pronto al hacer referencia a una venta, por parte de la impulsora, de bienes que

formaban parte de su activo antes de la fecha de suspensión de pagos. La impulsora había vendido en 20,000 pesos unos terrenos a IMA por los que, luego de la fecha de la suspensión, presuntamente la misma sociedad pagó 5,484,729 pesos, en una operación que convertía la quiebra en fraudulenta. Es decir, la venta se hizo en una suma que resultaba simbólica, pero los pagos se habrían realizado fuera de la “masa” o capital, en ese momento posesión del dominio público, ya no de la institución.

## LA OTRA VERSIÓN

En contraparte, los abogados de Humberto Garza Domínguez argüían que el problema entre su cliente y los acreedores-accionistas se debió a una información equivocada que se publicó en la prensa capitalina, donde se confundió una presunta acción legal emprendida contra los propietarios de una firma con un nombre muy semejante a Impulsora de Castilla –Impulsora de Monterrey–, y quienes además tenían parentesco cercano con Garza Domínguez. Los acreedores de la primera reaccionaron con temor a perder su inversión, exigiendo el pago inmediato de sus créditos. De este modo, la empresa se descapitalizó y se cerraron de golpe las posibilidades de hallar nuevos financiamientos, cuando los trabajos de urbanización estaban ya contratados.

Cabe mencionar que el fraccionamiento propiedad de Impulsora de Castilla tenía una extensión aproximada de 40 millones de metros cuadrados (400 hectáreas). Para financiar las obras de urbanización que requería, la impulsora recibía préstamos de particulares con interés del 12 por ciento anual. Esta erogación por financiamiento quedaba compensada por la plusvalía obtenida en el proceso de urbanización. La impulsora llegó a tener unos cuatrocientos acreedores, prestando diversas sumas a diferentes plazos, y cuya inversión era respaldada por títulos de crédito. Debido a que las oficinas de la Impulsora de Castilla se hallaban fuera del centro comercial ciudadano, la empresa celebró un contrato de servicio bancario para que

el Banco de Fomento Hipotecario se encargara también de pagarles a los acreedores de la impulsora si a estos les resultaba más cómodo presentarse a cobrar en el banco.

Ante la desbandada y exigencia de los acreedores, para los representantes legales de Garza Domínguez fue muy consecuente que este se declarara en suspensión de pagos, previo acuerdo de la asamblea de accionistas. El juez que dictó la sentencia convocó a los acreedores para que presentaran demanda de reconocimiento de sus créditos. El convenio preventivo propuesto por la suspensa obligaba a la impulsora a pagar sus adeudos principales y accesorios; solo pedía una espera de 24 meses para liquidar la totalidad de sus adeudos.

Los abogados señalaban la codicia del licenciado Alonso Ayala como la causa de que los acreedores creyeran que el Banco de Fomento Hipotecario era la institución que los adeudaba, por el convenio antes referido, ya que a sus ojos sería más viable que aquel los liquidara –en lugar de la impulsora– avalado por la Comisión Nacional Bancaria.

Tal institución, de acuerdo con la ley, publicaba en el *Periódico Oficial de Nuevo León* sus estados contables, donde jamás apareció que tuviera cantidades en caja por conceptos de depósitos de préstamo, como los solía captar la Impulsora de Castilla. El Banco de México no tenía entonces por qué pagar los créditos.

## ¿Y LA PLANTA BORGWARD?

A manera de un breve paréntesis en medio de esta situación, solo se hizo mención en 1964 de la planta Borgward en una breve información referente a la política de integración automotriz diseñada por el Gobierno federal. Fechada el 16 de marzo, la nota conjeturaba que hacia finales de ese año la fábrica iniciaría actividades y que ya en 1965 saldrían los nuevos vehículos, hechos totalmente en México.

Un cambio importante, aunque no se publicitó con bombo y platillo, fue que Impulsora Mexicana Automotriz cambiaba su denominativo social por el de Fábrica Nacional de Automóviles, S. A. (Fanasa)

En reunión celebrada el 30 de septiembre en la Ciudad de México, se llevó a cabo una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas en la que, aportando las acciones que se señalan enseguida mediante exhibición de certificados, participaron: Ernesto Santos Galindo, con 50,000; César Santos Galindo, con 50,000; Gabriel Alarcón, con 100,000; Tráilers de Monterrey, representada por Gregorio Ramírez hijo, con 100,000; William L. Kane, con 100,000; Gregorio Ramírez hijo, con 963,450, y Luis Santos de la Garza, con 5,000.

Así, se encontraban representadas en la asamblea 1,428,450 acciones del total de 1,632,520 que constituían entonces el capital suscrito y pagado de IMA, por lo que se consideró que había quórum de asistencia para tomar válidamente una serie de acuerdos, el más importante de los cuales

fue la integración de un nuevo consejo de administración. Gregorio Ramírez hijo asumiría ahora la presidencia –en lugar de Ernesto Santos Galindo–, y la dirección general de la futura Fanasa, cuyo domicilio legal se localizaría en el segundo piso del Condominio Monterrey, en Padre Mier 134 oriente.

## LOS TERRENOS

En 1965 la prensa volvió a ocuparse del conflicto entre Humberto Garza Domínguez y sus acreedores, si bien ahora hablando de una especie de solución, al menos en lo que toca a la cesión de terrenos para la planta Borgward.

En un desplegado con fecha del 27 de enero, se hablaba de la intervención del gobernador del estado, Eduardo Livas Villarreal, en el caso Garza Domínguez, concretamente al aclarar por qué el primero había comprado a Impulsora de Castilla unos terrenos de valor millonario en solo 4,800 pesos.

Para poner en antecedentes a los lectores, el desplegado recordaba que el 6 de marzo de 1963, cuatro meses antes que la impulsora se presentara en suspensión de pagos –lo que desmentía la acusación pública de los acreedores en el sentido de que los predios se habían vendido formando parte de los activos de la sociedad–, la señora Enriqueta Lecea cedió a Impulsora de Castilla, propiedad de su esposo Humberto Garza Domínguez, una extensión aproximada de 400 hectáreas a un precio simbólico de 4,900 pesos, constituyendo en realidad una donación.

Puesto que, un par de años atrás, Impulsora de Castilla había ofrecido donar una serie de terrenos a IMA para instalar la planta Borgward en ellos, pensando en darle plusvalía al fraccionamiento Nueva Castilla, la operación tenía como fin que la impulsora se beneficiara con la publicidad del hecho y no un particular.

El 25 de marzo de 1963 se procedió entonces a la primera cesión: 26 hectáreas, 5,519 metros cuadrados. El precio, simbólico, fue de 10,000 pesos.

Los representantes de la Borgward expresaron necesitar más espacio, por lo que el 14 de junio de 1963 se vendió, ante notario, una superficie adicional de 28 hectáreas, 2,954 metros cuadrados, también al precio simbólico de 10,000 pesos. (Sobre la acusación de que IMA había pagado en realidad más de 5 millones de pesos por aquellos predios, no hay documentos que lo confirmen.)

Si bien los representantes preveían ocupar más terreno, optaron por esperar a que iniciaran las obras. Impulsora de Castilla convino entonces en ceder las hectáreas que pudiesen faltar a una persona de probidad que dispusiera de ellas cuando la fábrica las requiriese. Por tal motivo se le donaron al gobernador Eduardo Livas, quien más adelante, de ser necesario, haría el traspaso a la Borgward. La transacción, de más de 5 millones de metros cuadrados (unas 500 hectáreas), tuvo un valor simbólico de 4,800 pesos y se realizó el 15 de junio de 1963 mediante pacto de fiducia.

El problema financiero por el que pasaba Impulsora de Castilla se resolvió un tanto con la cesión de los terrenos donados anteriormente al gobernador —ya que la Borgward no iba a requerir más espacio— a dicha impulsora, en lugar de ser restituidos a la señora Enriqueta Lecea. Esta transacción, de entera conformidad entre las partes, se llevó a efecto el 21 de enero de 1964.

## DE NUEVO, LA BORGWARD

Luego de este accidentado episodio que no afectó de manera directa a la planta Borgward, pero que en perspectiva podría verse como un mal augurio del desarrollo que tendría la empresa, la información sobre esta se reanudaría en la prensa escrita.

El miércoles 24 de marzo de 1964 se hicieron en *El Porvenir* nuevas precisiones sobre el proceso de instalación: se transportaron 8,500 toneladas de maquinaria y equipo desde Bremen; en tres meses más se iniciaría la hechura de piezas mecánicas para construir el primer motor mexicano, el cual debía estar listo hacia finales de año; 71 por ciento de las piezas del vehículo se fabricarían en territorio nacional, y Borgward sería además la empresa pionera en maquinar partes para coches de cualquier marca.

Comenzaban en pleno las visitas a Fanasa, como indistintamente se le llamaba a la planta Borgward, conformadas por personas de diversa procedencia e importancia. Una de ellas fue particularmente significativa porque se trató de un grupo de hombres de negocios que asistían a la gestación del Borgward 230 de seis cilindros y cien caballos de fuerza.

Junto con Eduardo Livas Villarreal, gobernador del estado, Abiel Treviño, Leopoldo Cárdenas Villarreal y Óscar Vela Cantú, alcaldes de Monterrey, General Escobedo y San Nicolás de los Garza, respectivamente, participaron en la visita Eugenio Garza Sada, Eugenio Garza Lagüera, Manuel L. Barragán, Rodolfo Barragán, Porfirio González, Humberto

Lobo, Policarpo Elizondo, Gustavo González, Eugenio Clariond, Andrés Chapa, José Maiz Mier, Eugenio Zambrano y Héctor Luis de León, así como representantes del Centro Patronal, de la Cámara de la Industria de la Transformación y del Centro Bancario de Monterrey. Ninguno de ellos, sin embargo, invertiría dinero en la futura empresa.

El primer edificio que se empezó a construir –y se mostró entonces–, fue el de Maquinado, con una superficie de 12,800 metros cuadrados, donde se instalarían 425 máquinas-herramienta para fabricar conjuntos mecánicos automotores, como el motor, la transmisión, el cigüeñal, la biela, el árbol de levas, el eje trasero y el delantero, etcétera. Faltaban por alzar las naves de ensamble, pintura y baños galvánicos.

Sobre el estado financiero, hasta ese momento se habían invertido 170 millones de pesos de un capital social de 250 millones, que estaría exhibido cuando saliera al mercado el automóvil.

El organigrama empezaba a volverse complejo, pues se habían creado ya los puestos de gerente de producción, así como los de jefes de instalaciones y construcción, de máquinas y de proveeduría, quienes se encargarían de seleccionar y adiestrar a los 775 obreros que, junto con unos 340 empleados, se habrían de requerir para producir el Borgward, ya no los 2,000 o 2,500 de los que se había hablado antes.

El grupo de técnicos españoles que se encargó de desmantelar, revisar y empacar pieza por pieza en su lugar de origen, se encargaba de reinstalar ese mismo equipo hasta ponerlo en marcha. Tales especialistas pertenecían a la firma Barreiros Diésel de Madrid, y los encabezaba el ingeniero Enrique Jarillo.

José Ángel Santos de la Garza fungía como el gerente general de Fanasa, cuyo consejo de administración lo conformaban Gregorio Ramírez hijo como presidente (y director

general), Carlos Maldonado como vicepresidente, Luis Santos de la Garza como secretario, y Eduardo A. Elizondo, William L. Kane y Jorge Maldonado como consejeros.

En lo que respecta a obras de apoyo a Fanasa realizadas por el sector público, un funcionario de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) anunció el jueves 25 de marzo que la paraestatal invertiría aproximadamente 2.5 millones de pesos en el tendido de una línea de alimentación eléctrica que iría de la subestación de San Nicolás de los Garza hasta las instalaciones de la Borgward.

La línea tendría una extensión de seis kilómetros y sería operada a 13,800 voltios. Se construiría también una estación reductora de 110,000 a 13,200 voltios, y se contaría con un transformador de 20,000 kilovatios, de 110,000 a 130,800 voltios.

## LAS EXPECTATIVAS DE UN PUEBLO: GENERAL ESCOBEDO

En su cabecera, el municipio de General Escobedo contaba entonces con los servicios de agua y energía eléctrica, pero no con los de teléfono ni gas doméstico. Era lógico que la población allí asentada se hubiese hecho a la idea, desde que se empezó a construir la planta Borgward, de que además de proporcionarles empleo a muchos escobedenses, esta le acarrearía otras mejoras al terruño. En rigor no sería así, por más que se tomara en cuenta a los alcaldes del lugar al incluirlos en las visitas que se hacían a Fanasa y aun en la ceremonia de puesta en marcha y el banquete posterior.

Los lugareños harían, sin embargo, lo propio comunicándose oficialmente con instancias que podrían incentivar sus condiciones de vida. En oficio con fecha de 26 de enero de 1967, Leonardo Villarreal López le hizo saber al gerente de zona de Teléfonos de México que la instalación de una línea en su negocio particular –una calera como las muchas que había entonces en Escobedo– impulsaría su desarrollo, logrando con ello el engrandecimiento industrial de la zona. En respuesta a ese y otros oficios anteriores, el empleado de Telmex mencionó que de proporcionar el servicio solicitado, se utilizarían los postes que se habían instalado ya por la carretera nacional, es decir, la infraestructura que podía apreciarse en la carretera a Colombia con destino final en la planta Borgward.

El propio Leonardo Villarreal, ahora en calidad de presidente municipal, solicitó al responsable de la Junta Local de

Camino se le diese una bacheada a lo que es hoy la avenida Juárez –el camino que va desde la cabecera al entronque con la carretera nacional México-Laredo–, así como un presupuesto para ampliarla por resultar demasiado angosta para el intenso tráfico que se observaba en ese momento, suponemos que por la incipiente migración de trabajadores que la Borgward empezaba a atraer.

Más adelante, Villarreal envió un par de oficios a Eduardo Livas Villarreal, gobernador del estado, pidiendo en uno de ellos que la línea que dotaría de agua potable a Fanasa y al poblado Elizondo (actual colonia Los Elizondo) se extendiera a San José de los Sauces, entonces carente del servicio; y en el otro que las obras realizadas por Petróleos de México (Pemex) para abastecer de gas doméstico a Fanasa, por medio del gasoducto que pasaba a menos de medio kilómetro de la cabecera municipal, favoreciera también a la población de Escobedo... algo que solo habría de ocurrir en la década de los noventa.

## UN HALLAZGO INESPERADO

Mientras se hacían estas peticiones y proseguían los trabajos para poner en pie las naves donde se construirían los coches Borgward, ocurrió un singular hecho: entre marzo y abril de 1968 se hallaron los fósiles de varios animales prehistóricos.

Una nota periodística con fecha del 24 de abril de dicho año detalla la información que se generó entonces:

Al realizar trabajos para la construcción de un nuevo edificio de la Fábrica Nacional de Automóviles –Borgward– en terrenos del municipio de General Escobedo, se encontraron restos de un mamut perteneciente al periodo pleistoceno, que data de 20,000 a 25,000 años, así como restos de un caballo y un reno prehistórico y trozos de madera calcinada, que según estudios del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), pueden revelar la posibilidad de la existencia del hombre en esa época.

El señor Ernesto Caro Angulo, gerente de Relaciones Públicas de la Fábrica Nacional de Automóviles, S. A., al informar ayer lo anterior, dijo que hace un mes se hallaron los primeros restos al iniciarse los trabajos a una fosa. De inmediato se dio aviso a los profesores Israel Cavazos y Timoteo L. Hernández de la Sociedad de Historia, Geografía y Estadística de Nuevo León, quienes visitaron el lugar y señalaron que posiblemente correspondía a un mamut.

Por lo anterior, el Instituto Nacional de Antropología e Historia envió al arqueólogo Raúl Martínez Arana y al geólogo Rafael Márquez, quienes determinaron que los restos pertenecen a un mamut, que por sus características dentarias se calcula fue ejemplar joven del periodo pleistoceno y posiblemente hembra, debido a restos de crías de mamut que también fueron encontrados.

Los restos descubiertos son el cráneo, con sus respectivos maxilares, los colmillos, casi completos, una de las vértebras cervicales y la cabeza del hueso corresponde a la articulación de una de las extremidades delanteras.

Además, asociados a ese fósil se encontraron restos de osamentas de otros animales, de los cuales los arqueólogos del Instituto Nacional de Antropología e Historia llevaron muestras a la Ciudad de México para determinar la especie a la que correspondan.

Ahora, de acuerdo con las características, los enviados de ese instituto determinaron que los sedimentos y diferentes capas y estratos geológicos, en los que se encuentran los restos óseos mencionados, son antiguos depósitos lacustres, por lo que se determina que en la época en que existieron esos animales, esa región formaba parte de un lago y una región pantanosa.

Esto se comprueba por conchas de lago que se encontraron junto a los restos del mamut.

Los trabajos para descubrir las piezas arqueológicas en terrenos de la Fábrica Nacional de Automóviles están a cargo de miembros del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

## HALLAZGO DEL MAMUT

El hallazgo de los restos del mamut se debe a los trabajos de excavación de una fosa, y los fósiles fueron encontrados por el arquitecto Alfonso Cañamar, quien tiene a su cargo la construcción de esa obra.

Al respecto, solo se ha descubierto lo que correspondería al cráneo y al maxilar superior del mamut, o sea que para descubrir el resto del esqueleto habrá de excavarse diez metros más de profundidad, ya que ese animal tiene una altura de seis metros.

Los restos se encontraron a seis metros de profundidad, al trabajarse en la fosa, a nivel de la tierra.

Ahora, junto a los restos fósiles, se encontraron trozos de madera calcinada, que posiblemente den la clave del eslabón de la existencia del hombre en el periodo pleistoceno, hace 20 ó 25,000 años.

Al otro día, el periódico publicó un simpático cartón en el que dos hombres de negocios comentaban el hallazgo. Casi como si enunciara un titular, uno de ellos decía: “En la Fábrica Nacional de Automóviles se encontraron los restos de un mamut y un caballo”. Mientras que el otro concluía: “Pos’ lo del mamut se explica, pero el caballo ha de ser de algún Borgward”.

Pero fuera de eso, no se habló más del descubrimiento. Es decir, ya que se enviaron las piezas a la Ciudad de México para su estudio y que el personal del INAH recomendará

profundizar la excavación, nada sucedió entonces a favor de la incipiente vida cultural del municipio, como exhibir los fósiles en un pequeño museo o, en la misma planta, habilitar uno de sitio.

Los restos permanecieron en las oficinas del Instituto Nacional de Antropología e Historia y la fosa no se preservó para, más adelante, continuar con una exploración en forma, realizada por expertos en la materia. Al cabo, se utilizó para su fin original: como depósito de un nuevo edificio destinado a los laboratorios.

A los directivos de la empresa les interesaba más en ese momento el futuro inmediato que el pasado, y no se diga si se trataba de un tiempo tan remoto como al que se asociaban aquellos importantes restos. Tanto apremio, en efecto, tal falta de visión, le negó a General Escobedo contar con un espacio, por modesto que fuera al principio, en el que se pudiesen mostrar piezas arqueológicas tan imponentes como las que se aprecian hoy en día en el museo Bernabé de las Casas, ubicado en Mina, Nuevo León.

Por obra del influjo de la Borgward no hubo pues agua potable ni electricidad para ciertas comunidades del municipio; ni teléfono ni gas doméstico para los habitantes de la cabecera; menos aún un museo en el cual exhibir fósiles que databan de hace más de 20,000 años.

A lo mucho, Fanasa ayudó al lugar donde se afincó fue impulsando la creación, el 3 de abril de 1967, de una nueva ruta de camiones entre Monterrey y General Escobedo, con “carrera” a la planta Borgward.

## MÁS VISITAS

A inicio de abril de 1965, funcionarios de la Secretaría de Industria y Comercio recorrieron las instalaciones de Fanasa.

Antonio Villarreal, director de las delegaciones de Industria y Comercio; Luis Urrutia Méndez, subdirector de Industrias y Antonio Gallart, jefe del Departamento de Automóviles de la Secretaría de Industria y Comercio, e Ignacio Gómez del Campo, de Industria y Comercio de Monterrey, visitaron la nave de Maquinado, ya con 450 máquinas en su primera fase, de las 700 en total que se montarían en una segunda fase.

Se preveía que en el siguiente año, 1966, se fabricaría la primera unidad Borgward.

El viernes 7 de mayo, la planta Borgward recibiría a uno de sus más importantes invitados: el presidente Gustavo Díaz Ordaz, como última actividad de una visita de siete horas a Monterrey. En su comitiva se encontraban Joaquín Cisneros Molina, secretario particular del presidente, y Tomás Bay, director general de Altos Hornos de México.

Además del recorrido a la nave de Maquinado, se presenció la construcción del segundo de los cuatro edificios. Se calculaba que tendría un área de 10,000 metros cuadrados y que estaría listo en seis meses. Gustavo Díaz Ordaz vio en el interior de una planta un automóvil Borgward y la maqueta del conjunto de edificios.

Casi dos semanas después, el 19 de mayo, la Borgward recibiría la visita de Octavio Campos Salas, secretario de

Industria y Comercio, y quien en lo venidero sería el más importante interlocutor del Gobierno federal ante los directivos de Fanasa. Campos Salas, de hecho, asistiría a la inauguración de la planta, dos años más tarde, representando al presidente de la República.

Aparte de los recorridos de rigor, destaca de esta visita una declaración de Campos Salas en el sentido de que, en aras de su integración definitiva, la industria automotriz recibiría todo el apoyo oficial. Se aventuró también que, en vista de lo avanzadas que lucían las instalaciones, era posible que el primer automóvil regiomontano saliera al mercado en marzo de 1966. La visita concluyó con la demostración de dos automóviles terminados.

## SUPERVISIÓN GERMANA

En junio se anunció la presencia de 14 técnicos de procedencia alemana, recién llegados a la planta con el fin de adiestrar a los trabajadores mexicanos. Un nuevo ajuste entre los proyectos y la realidad: en 1963 se dijo que vendrían cien técnicos, cantidad que a los pocos días se redujo a cincuenta. Los únicos catorce empleados europeos que se acercaron por un tiempo en Monterrey –por ofrecer mejores condiciones para los turistas que el Escobedo de entonces– se llamaban Erich Hollatz, Egon Szories, Hans Billing, Wilhem Driellang, Hans Georg Fislage, Guenter Grosser, Wilhem Holtkamp, Herbert Landwehr, Walter Müeller, Gerarhard Reinecke, Karl Seedfor, Hermann Thyen, Christian Winter y Fred Leimbrock.

Aunque ya buena parte del trabajo de instalación de la maquinaria automotriz lo había realizado el grupo de Barreiros Diésel, los técnicos alemanes supervisarían lo que faltara de instalar, la puesta en marcha del equipo y, por último, el adiestramiento del personal. Se calculaba que permanecerían en Monterrey un plazo mínimo de nueve meses.

La última información de 1965 referente al universo Borgward fue vertida a finales de septiembre, durante una reunión del Club Sembradores de Amistad, en la que Gregorio Ramírez hijo, presidente y director general de Fanasa, insistió, como se hiciera a lo largo del año, que la planta entraría en operación en 1966. La realidad, de nuevo, diría otra cosa.

## NUEVAS NAVES

En febrero de 1966 se hablaba de tres naves listas, haciendo hincapié en que a finales de ese año se empezarían a producir las unidades. Aunque lo último no sucedería, las naves eran una realidad.

En la primera, la de Maquinado, se habían instalado ya 530 máquinas-herramientas. Toda esta maquinaria era altamente automatizada y de gran precisión: un solo operario podía atender cuatro o más máquinas a un mismo tiempo. Además de realizar en ella los conjuntos mecánicos del automóvil, se hacían también las pruebas de los motores dinamómetros.

La nave de Ensamblado, con una superficie de 10,400 metros cuadrados (o 10,240 según datos del día de la inauguración), totalmente cubiertos, albergaba los dispositivos necesarios para la fabricación en serie de las carrocerías, al igual que las bandas de montaje final. Contaba con un equipo automático para el ensamble y subensamble de los grupos de las carrocerías, garantizando un ajuste perfecto. En ese mismo departamento se le incorporaría al automóvil todo lo relativo a instrumentos eléctricos, tapicería y montaje de algunos grupos mecánicos, como la caja de cambios. (Esto último se haría finalmente en la primera nave, así como el ensamble de motores y ejes delanteros y traseros).

La tercera de las naves, la de Pintura, tenía una superficie de 6,500 metros cuadrados. Los trabajadores de este departamento –reputado como el mejor de la República– cum-

plían con las tareas de limpiado, fosfatizado, imprimación y pintura de carrocería y partes. La parte principal del edificio la constituía un gran túnel que contenía más de setecientas espreas, las que le daban un baño completo de pintura y aplicación de anticorrosivos a todas las partes del vehículo. Se producirían acabados superficiales de las carrocerías y sus varios subconjuntos, con gran duración y resistencia a la acción de los elementos.

La cuarta nave, entonces inconclusa –se terminó poco antes de la inauguración–, sería la de Tratamientos Técnicos. Contaría con dos líneas de hornos de crisol a baño de sal en las cuales se efectuarían tratamientos térmicos de piezas maquinadas.

Los automóviles pasaban de un edificio a otro a través de un mecanismo de cadenas que los transportaba automáticamente. De acuerdo al valioso testimonio del arquitecto Alfonso Cañamar, quien laboró en la planta hasta octubre de 1972:

Dentro del proyecto de los edificios se construyeron unos puentes de comunicación entre los edificios de Maquinado a Ensamble y fabricación de carrocerías, y de este edificio hacia el de Pintura, en los cuales se tenían unos transportadores para pasar de un edificio a otro los motores y los ejes para el ensamble, y las carrocerías para que fueran pintadas sin necesidad de cruzar por las calles que separaban los edificios.

Cañamar evoca con mayores detalles la conformación de las naves así como el personal que laboraba en ellas:

La construcción de la primera nave, llamada de Maquinado, se comenzó en 1964, así como unas oficinas adosadas al lado norte, donde se ubicaron la dirección general, las oficinas técnicas, el

archivo general y el comedor, y en la entrada principal se encontraban otras oficinas provisionales, donde se localizaba el departamento de Relaciones, cuyo encargado era el señor Santiago Mata.

En las oficinas técnicas nos encontrábamos el señor Alfonso Villarreal, superintendente de la nave de Maquinado; el ingeniero Anael Rodríguez Quiroga, superintendente de la nave de Montaje y Acabados [Ensamblado]; el ingeniero Riefkol, superintendente de la nave de Pintura; el señor Astolfo Flores Flores, asistente de la superintendencia de la nave de Montaje [Ensamblado]; el ingeniero Modesto A. Cavazos, asistente de la superintendencia de la nave de Maquinado; el señor Baudelio Marroquín, un excelente técnico eléctrico que hizo el montaje de los tableros eléctricos más complicados de la nave de Maquinado; el ingeniero eléctrico Armendáriz y su asistente electrónico, Tito, quienes montaron el sistema de punteadoras [remachadoras] de la nave de Ensamblado; tres dibujantes industriales; el director general, ingeniero José A. Santos de la Garza; doce alemanes que habían trabajado en la fabricación de los motores, ejes delanteros y ejes traseros [a los que se trasladaba diariamente desde el centro de Monterrey hasta la planta en Escobedo]; el ingeniero Hillman, un técnico eléctrico automotor de la compañía Bosch de Alemania; el arquitecto Alfonso Cañamar, residente de la obra de construcción; y su asistente, el señor Marcial Castañeda.

Para la construcción de las naves de fabricación de carrocerías, ensamble y acabados, así como la pintura, se contrató a la compañía de Protexa, del señor Humberto Lobo, el cual vino haciéndose también accionista de Fanasa.

Las oficinas generales se construyeron de forma provisional [aunque al final quedaron como definitivas] al frente del predio, junto con estacionamiento para empleados, obreros y visitantes y caseta de vigilancia, con estructuras que venían en los embarques y que se modificaron en la planta para su mejor rendimiento. En las oficinas se localizaban la sala de juntas, la dirección general, la dirección de producción, la dirección de ventas, la dirección de nuevos productos, la contraloría, la recepción y sala de espera, el departamento de contabilidad, el departamento de ingeniería de partes del automóvil, el departamento de compras, el departamento de Relaciones Públicas, etcétera.

Posteriormente se construyó el edificio de Nuevos Productos, a cargo de un ingeniero holandés de apellido Vuling, casado con una regiomontana, en el cual se valoraban los productos que se usarían en el automóvil. El edificio contaba con laboratorio de pruebas, así como un banco de pruebas de los motores fabricados y seleccionados aleatoriamente, y se diseñaban los cambios futuros que se harían en la carrocería, tapicería, motor, ejes delantero y trasero y el sistema de amortiguamiento, ya que se estaba diseñando uno a base de aire comprimido, como el del Citroën.

En el proyecto se contempló también que el agua de lluvia se aprovechara para el enfriamiento del sistema de punteadoras en la fabricación de las carrocerías, ya que esta agua es más suave y libre de carbonatos y silicatos, los que con el calor se solidifican, taponando las tuberías de enfriamiento de las punteadoras. Para ello se construyó una fosa de captación de 250 metros cúbicos con filtros y decantadores para detener las impurezas de los techos y de las calles, ya que estos estaban canalizados hacia esta fosa.

## INFORME A ACCIONISTAS

El martes 15 de marzo, los accionistas de Fanasa celebraron su asamblea general correspondiente a 1965, mostrándose satisfechos del informe rendido por su presidente, Gregorio Ramírez. Entre los accionistas figuraban personas de Monterrey, Ciudad de México y Guadalajara.

Se hablaba de que esta industria requeriría una inversión de 240 millones de pesos y que sería fuente de trabajo para más de 750 operarios, técnicos y profesionistas de la región. Luego de un recorrido por la planta y de la sesión de consejo, se ofreció un banquete en el Motel Anfa a los accionistas, entre los que destacaban: Luis López, Antonio Tinajero, Trinidad Romo, Adán Villaseñor, Salvador Uribe, Manuel L. Barragán hijo, Gregorio Ramírez, Daniel de la Garza, Humberto Lobo, William L. Kane, Gerald Kane, Tom Kane, Luis Santos de la Garza, Carlos Maldonado, Jorge Maldonado, Luis González, Manuel Ancira, Jorge Eugenio Ortiz, Eduardo Zambrano, Juan Alberto Abaroa, Eduardo Elizondo, Gustavo y Ernesto Ramírez.

## LA CRÓNICA DE UN JOVEN REPORTERO

El lunes 6 de junio, el periodista regiomontano Hugo L. del Río publicó en *El Porvenir* una crónica-reportaje sobre la gestación y desarrollo de la empresa Borgward en México. Titulada “De Bremen a General Escobedo. ¿Qué es Borgward?”, la consideramos de especial valor para reproducirla íntegra en este trabajo:

Fue, al principio, una empresa temeraria. El Grupo Monterrey en la aventura más atrevida de nuestro tiempo. Fabricar automóviles. Una visión regiomontana salvó a la Borgward. Para noviembre pasearán orgullosas las primeras unidades.

Las sirenas del puerto de Bremen despiden ruidosamente al barco que lleva docenas de grandes cajas de madera a Tampico. El cargamento es por demás complejo: máquinas-herramientas, monorrieles, tornos revólver, unidades mecánicas, tableros de control. El puerto de Tampico no es más que un punto en el itinerario. El vapor transporta, desmontada, parte de una fábrica de automóviles, la primera que operará en México con capital totalmente nacional. Destino final: General Escobedo, Nuevo León.

Se ha dado un paso más para cerrar un ciclo vital. Desde hace tiempo, un grupo de hombres de Monterrey y México discute, calcula, recopila datos, hace frecuentes viajes. Ob-

jetivo: fabricar carros mexicanos. No se trata de armarlos. Es algo bastante más ambicioso: crear el núcleo que, con los años, llegará a ser una auténtica industria automovilística mexicana.

Las quillas de los vapores agitan las aguas azules del Atlántico. Estibadores de espaldas tostadas por el sol del trópico mexicano descargan del vientre de los barcos las grandes cajas con leyendas en alemán, y surgen inevitables los primeros conflictos. Que si a Puebla, otros sugieren el Estado de México. Fue Díaz Ordaz quien dio la orden cortante: “¡A Monterrey y luego!”

Algunos de los hombres del grupo que soñó la Fábrica Nacional de Automóviles flaquean. Falta fe, son seres hechos a moverse en otro medio hartos distintos. Dudan, vacilan. Este mundo de cálculos: estudios, ese constante hacer y rehacer proyectos los desconcierta. Capitaneados por don Gregorio Ramírez hijo, los regiomontanos se mantienen firmes: razonan y discuten. Conocen el terreno que pisan.

#### UNA MONTAÑA MUDA, SIN DESTINO

Mientras tanto, en las aduanas de los muelles de Tampico, la fábrica desmontada permanece inactiva. Dentro de las grandes cajas de madera, maquinaria que vale centenares de millones de pesos está en peligro de echarse a perder. Al fin los hombres de acción que conocen el ruido de las usinas triunfan sobre el grupo de hombres hechos a moverse en las antenas. Triunfa, con ellos, una visión: Fábrica Nacional de Automóviles, S. A., que fabricará coches integrados, manufac-

turados con dinero mexicano, aportado en su mayor parte por regiomontanos: una planta que contratará exclusivamente personal mexicano: que derramará una suma cuantiosa para revitalizar uno de los municipios más pobres de Nuevo León, General Escobedo.

Asombrados, los campesinos nortños ven llegar trenes que descargan cajas y más cajas. La industria moderna disloca la apacible vida campirana. Los mismos hombres del campo todavía no lo saben, pero pronto dejarán de ser campesinos: se convertirán en obreros industriales.

Un grupo de ingenieros alemanes supervisa los primeros trabajos, que se inician a fines de enero del año pasado. Se ha perdido tiempo que es preciso recobrar. Se trabaja a ritmo acelerado, los hombres parecen estar afiebrados y, antes de mucho tiempo, en el kilómetro 6 de la carretera a Colombia, sobre una superficie de 33,000 metros cuadrados, se erigen las tres grandes naves de la fábrica y el edificio que alberga las oficinas.

En las naves –enormes, la menor ocupa 6,250 metros cuadrados–, todo es silencio. Las máquinas pintadas de verde están colocadas en batería a lo largo de los talleres. Sobre una especie de zancos metálicos, descansan algunas armazones de automóviles semiterminados. Afuera, el sol inclemente calcina la tierra reseca. En la puerta, un guardia con uniforme ámbar se aburre. Sobre la carretera, pasa de vez en cuando un autobús desvencijado. Pero esta es una calma que no durará mucho.

“Comenzamos la producción a fines de noviembre. Inicialmente se fabricarán veinte carros diarios, del tipo Gran Borgward 230. Son coches grandes, de cuatro puertas, con un motor de 110 caballos de fuerza. Aquí fabricaremos todos los conjuntos mecánicos excepto el montaje eléctrico: la carrocería, el motor completo, con sus ejes, transmisor y diferencial”.

Habla el señor Federico Fiehn, jefe de Relaciones Públicas y Ventas de Fanasa. Con un ademán, abarca los 12,800 metros cuadrados de la nave de Maquinado. “Para la primera fase de la producción, vamos a contratar 800 obreros y 330 empleados, en su abrumadora mayoría, vecinos de la región”.

“En septiembre vamos a fundar una Escuela de Capacitación—agrega—: queremos entrenar concienzudamente a todos nuestros operarios; queremos que aprendan a ‘sentir’ las máquinas, que se familiaricen con los procesos de fabricación”.

#### MANUFACTURA NACIONAL

La ley obliga a los fabricantes de autos a comprar un mínimo de 60 por ciento de materias primas mexicanas. Desde el principio, Fanasa rebasará este margen: operará la planta con un 72 por ciento de materias primas nacionales, y elevará gradualmente el porcentaje.

“Hasta el cien por ciento, si es posible”, aclara don Federico.

¿Difícil? Tal vez. En todo caso, es posible. Bien lo puede hacer don Gregorio Ramírez hijo, que desde un pequeño

taller de refacciones, hace unos 20 años, proyectó lo que hoy es incluso más que un emporio industrial: una cadena de instalaciones donde el trabajo diario hace que tome forma el complejo fabril inicial de la industria automovilística mexicana. Posiblemente ni siquiera sea difícil para el hombre que desde un principio fabricó autobuses con un 80 por ciento de materias primas mexicanas.

Depende de la fe, del entusiasmo. Muchos creían que sería necesario contratar técnicos alemanes a perpetuidad. No hay tal. Los ingenieros mexicanos están perfectamente capacitados para operar la planta. Además, de la escuela de capacitación saldrán, con el tiempo, docenas de obreros mexicanos técnicamente calificados. Los germanos supervisaron la construcción de la planta, y vigilarán los procesos de la fabricación. Después, explica el señor Fiehn: “Fanasa ocupará exclusivamente personal mexicano”.

Inclinado sobre su mesa de dibujo, ese genial fabricante teutón que se llamó Karl Borgward nunca oyó hablar de un pueblo de Nuevo León que se llama General Escobedo. Es una lástima. Perdió algo que valía la pena observar: cómo un erial se convierte en la primera auténtica fábrica mexicana de autos: cómo se traducen en dos años todos sus sistemas de fabricación: cómo ochocientos campesinos convertidos en obreros calificados fabricarán, dentro de siete meses, el primer carro Borgward: cómo la voluntad y la visión de un hombre de Monterrey –que alguna relación debe tener con el Koenigsberg de Prusia– crearon mucho donde no había nada.

A modo de corrección, hay que mencionar que los embarques desde Bremen principiaron a hacerse alrededor de cinco meses después de que se hubiera autorizado la fabricación en México de los automóviles Borgward, el 10 de enero de 1963, no antes ni al mismo tiempo de que el Gobierno federal diese el visto bueno al proyecto. La maquinaria con valor millonario nunca estuvo “en peligro de echarse a perder” en las aduanas de los muelles de Tampico. Tan pronto llegaba al puerto, era movilizaba rumbo a Monterrey, sin mayores demoras. Y la planta no llegaría a operar con 72 por ciento de materias primas nacionales, sino con 68 por ciento.

## ADIÓS, 1966

En lo que toca a la información generada en torno a la planta Borgward, el año cerró con un signo promisorio: la publicación de un anuncio de trabajo con fecha del martes 14 de junio. En él, el Departamento de Personal de Fanasa solicitaba, para desempeñar trabajo técnico administrativo, “un pasante o ingeniero mecánico, mecánico electricista o mecánico administrador, con suficiente conocimiento del idioma alemán y con experiencia profesional mínima de un año”.

## 1967: EL AÑO

En marzo 26 apareció el primero de tres anuncios a toda plana que expresaban no solo el estado de ánimo de los ejecutivos de Fanasa, sino que aventuraban incluso lo que podrían sentir las personas a las que se les informó que la planta Borgward se establecería en Monterrey... desde 1964. Los reproducimos por lo significativos que resultan desde nuestra perspectiva contemporánea.

TODO EL MUNDO QUIERE SABER  
QUÉ PASA CON BORGWARD

No es para menos.

Las pocas noticias que se han dado al público hasta ahora, siempre lo han dejado en las mismas.

Mil disculpas.

No habíamos querido hacer mucho ruido. Estábamos conscientes de la gran tarea a efectuarse. Conocíamos la importante responsabilidad que teníamos entre manos. Había que fabricar un automóvil totalmente mexicano. De excelente calidad. Económico y de sobria elegancia.

Ahora sí; estamos listos.

Nuestra fábrica está completamente instalada. El traslado de la maquinaria de Alemania a México, la construcción

de 40,000 metros cuadrados de edificios, la instalación, revisión y comprobación de todos los equipos, son hoy un hecho.

Cientos de miles de propietarios y simpatizadores de Borgward, en el mundo entero, tienen sus miradas fijas en México. Hemos asumido el compromiso de producir y vender un gran automóvil. Su bondad y cualidades han sido reconocidas en todas partes del mundo.

Fábrica Nacional de Automóviles, S. A., conoce la importancia que para nuestro país tiene el cumplimiento de este deber. Nos hemos fijado como meta el ofrecer un automóvil producido de acuerdo con las más estrictas normas de calidad. Con mínima depreciación, confiable y de larga duración.

Para orgullo de México, industriales de varios países están interesados en el ensamble de los automóviles Borgward, cuyas piezas y conjuntos mexicanos serán fabricados totalmente en nuestro país. Con ello, y con la venta de piezas y refacciones a todos los automóviles Borgward en el mundo, incrementaremos el volumen de exportaciones nacionales.

Desde hace ya muchos meses se ha esperado esta noticia.

Hoy es una realidad.

El domingo 28 de mayo apareció el segundo anuncio:

TODO EL MUNDO QUIERE SABER  
CUÁNDO SALE BORGLWARD

En las fotografías de este anuncio, ustedes podrán apreciar algunas de las gigantescas instalaciones de Fábrica Nacional de Automóviles, S. A., dentro de ellas, el Borgward 230 está cada vez más cerca de recibir el toque final.

Pronto usted abrirá este mismo periódico. En él aparecerá la gran noticia de que el Borgward 230, Sedán de cuatro puertas y seis cilindros, está ya a la venta para entrega inmediata.

Borgward es además una verdadera obra maestra de la ingeniería automotriz. Estamos seguros de que cuando usted lo vea, lo conozca y lo maneje, se sentirá tan orgulloso como nosotros. Borgward es el automóvil que combina la tradicional calidad alemana con la mano de obra, la dirección y el capital mexicanos.

Sólo conociendo y manejando un Borgward usted estará convencido de su gran calidad.

Borgward entrará al mercado apoyado por una amplia red de distribuidores en toda la República y en varios países extranjeros. Cada uno de ellos ofrecerá al público el servicio eficiente de técnicos capacitados en la fábrica. Además, todos nuestros distribuidores tendrán refacciones en abundancia.

Más pronto de lo que usted espera, el Borgward 230 estará a las puertas de su casa.

Ya tenemos todo listo para ponerlo a la venta en todo el país.

El domingo 30 de julio, a menos de veinte días de que, por fin, la planta se inaugurase, se publicó el tercer anuncio, aludiendo a la distribución del vehículo:

TODO EL MUNDO QUIERE SABER  
DÓNDE SE VENDERÁ BORGWARD

Todo el territorio mexicano será cubierto por una amplia red de distribuidores y talleres autorizados Borgward.

Hemos seleccionado solamente aquéllos que han reunido todos los requisitos exigidos por nuestra fábrica. Tenemos el deber de asegurarnos de que los automóviles Borgward llegarán al consumidor mexicano con una perfecta organización de distribuidores. Ellos cuentan, para su completa satisfacción, con locales adecuados, servicio técnico especializado, altamente calificado y abundancia de refacciones. De esta manera cumpliremos con la promesa de dar, a cada poseedor Borgward, toda la atención necesaria para que obtenga de su automóvil los máximos beneficios. Por eso, al comprar Borgward usted habrá hecho la mejor elección.

Será poseedor de un automóvil de la más alta calidad.

Recibirá en todas partes el mejor servicio y las mayores atenciones.

Está ya muy cerca el momento en el que Borgward 230 podrá ser suyo.

## EN VÍSPERAS DEL GRAN DÍA

Acaso por tanta espera, la inauguración se realizó sin parar en gastos por parte de Fanasa, tal como fue común en sus actividades a lo largo de los últimos años.

Aunque no se apreció en ello ningún signo adverso, desde el 26 de julio se anunció que no asistiría al evento el presidente de la República, sino el secretario de Industria y Comercio, Octaviano Campos Salas, en representación de aquel.

En cambio, y como muestra de la buena marcha sobre la que empezaba a avanzar la empresa, el miércoles 16 de agosto iniciaron, en el Hotel Ancira, los trabajos preliminares de los distribuidores Borgward de todo el país encargados de la venta de las dos versiones del modelo 230.

A la convención asistirían también visitantes nacionales y del extranjero a fin de conocer el esperado automóvil. Los distribuidores trabajarían de manera intensiva durante dos días y medio para agotar todos los ángulos relacionados con la distribución. Su estancia coincidiría con la inauguración de Fanasa.

## BENDICIÓN ARZOBISPAL

Un día antes de poner la planta en marcha, el jueves 17 de agosto, el arzobispo de Monterrey, Alfonso Espino y Silva, bendijo las instalaciones: cuatro naves principales con un área cercana a los 40,000 metros cuadrados y edificios administrativos ocupando otros 60,000.

En el acto de la bendición estuvieron presentes los miembros del consejo de administración. Encabezado por su presidente, Gregorio Ramírez hijo, en ese momento lo conformaban Carlos Maldonado Elizondo como vicepresidente-tesorero, Luis Santos de la Garza como secretario-consejero, y Daniel de la Garza como comisario. Fungían como consejeros: César Santos Galindo, Eduardo A. Elizondo, Antonio L. Rodríguez, Quirino Ordaz Rocha, Jorge Maldonado Elizondo, Jorge Eugenio Ortiz, Rafael Núñez Colmenar, Juan Manuel Ramírez González, Miguel de la Vega y Ernesto Santos Galindo.

## LA INAUGURACIÓN APOTEÓTICA

Empresas como la Compañía Fundidora de Fierro y Acero, Cervecería Cuauhtémoc, Protexa, Conductores Monterrey y Pinturas Dygo, entre otras, felicitaron el viernes 18 de agosto a Fanasa con motivo de la inauguración de la planta Borgward y la salida del primer vehículo de esta marca.

Como se había adelantado, Octaviano Campos Salas, secretario de Industria y Comercio, se encargaría de poner en marcha la empresa.

Lo acompañaron a Monterrey Camilo G. Sada, presidente del Grupo Acero Hylsa; Armando Fernández, presidente de la Confederación de Cámaras Industriales (Concamin); Francisco Cano Escalante, presidente de la Cámara Nacional de Comercio de México; Indalecio Celorio, presidente de la Asociación de Industriales del Estado de México; Jesús Pérez Pavón, director del Banco Nacional de México; y Luis Bravo Aguilera y Ernesto Ramírez Solano, directores de Industria y Comercio, respectivamente, de la secretaría a cargo de Campos Salas. En otra aeronave arribó José Campillo Sáenz, también funcionario de dicha secretaría.

En el Aeropuerto del Norte los recibieron Eduardo Livas Villarreal, gobernador del estado; César Lazo Hinojosa, alcalde de Monterrey; Gregorio Ramírez, presidente de Fanasa, y los dirigentes de la Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León, Cámara Nacional de Comercio de Monterrey, Centro Patronal de Nuevo León y Centro Bancario de Monterrey.

De 11:00 a 12:00 horas, el canal 6 regiomontano transmitió la declaratoria de puesta en marcha por control remoto. Carlos Baena, maestro de ceremonias, atestiguó el corte de listón por parte del secretario de Industria y Comercio. Enseguida se realizó un recorrido por la planta que duró una hora cuarenta minutos.

Hubo más de mil invitados, entre los cuales destacaron los capitanes de empresa Roberto, Eugenio y Bernardo Garza Sada, Eugenio Garza Lagüera, Enrique Ayala Medina, Carlos Prieto Jaqué, Harold R. Pape, Virgilio Garza, Rogelio Sada, presidente de la Cámara de Industria de Transformación de Nuevo León; Bernardo Jiménez, presidente del Centro Patronal de Nuevo León, y Ricardo Margáin Zozaya, presidente de la Cámara Nacional de Comercio de Monterrey.

Al final del recorrido, Octaviano Campos Salas abordó un Borgward 230 color negro y lo maniobró un momento, sin mover el vehículo. Luego Luis Bravo Aguilera, director general de Industria, tomó el volante y movió el carro durante unos minutos.

La comitiva, compuesta por funcionarios y directivos de la firma, se trasladó entonces en un autobús especial desde la planta hasta el Club de Leones, situado al poniente de Monterrey. A las 13:30 horas, el consejo consultivo de Fanasa se reunió en un salón de juntas con los distribuidores para discutir planes de producción, ventas y servicio.

Durante la comida que se ofreció a partir de las 14:00 horas en el Club de Leones, Gregorio Ramírez, Eduardo Livas Villareal y Octaviano Campos Salas pronunciaron sendos discursos sobre la apertura de la fábrica, de entre los cuales rescatamos el del primero, por ofrecer datos actualizados así como una retrospectiva sobre la gestación y desarrollo de Fanasa:

La ceremonia de puesta en marcha realizada por usted esta mañana, señor ministro de Industria y Comercio, y el inicio de la fabricación en serie del automóvil Borgward, ahora mexicano, provoca en los consejeros y directivos de Fanasa, en cuya representación dirijo estas palabras, y en mi ánimo personal, los más contradictorios sentimientos y emociones. Gran satisfacción y enorme preocupación, entremezclados, confunden nuestro estado de ánimo. A fuer de sinceros debemos de admitir que nos place extraordinariamente haber podido llegar a esta etapa, que implica entregar a México una fábrica de automóviles completamente integrada, ya en plena producción de vehículos que de inmediato se ofrecerán al público a través de 45 distribuidoras que cubren todos los estados de la República.

Quedan atrás, para los directivos de Fanasa, varios años llenos de ilusiones, angustias y zozobras. Por lo extraordinario del proyecto, en contraste con las relativas limitaciones económicas e insuficiencias personales de quienes les hemos dado apoyo, debemos de confesar que el desarrollo y ejecución de este proyecto, hasta convertirlo en una realidad tangible, ha sido para nosotros una carga demasiado pesada.

Una opinión pública adversa, expresada en lo general de buena fe y que tendería a desalentarnos en el esfuerzo, asegurando la imposibilidad técnica y física de llegar a fabricar el automóvil, acentuó la ya de por sí agobiante responsabilidad.

Repasando esos momentos, no podríamos explicar ahora a ciencia cierta cómo fue posible superar, en tales condicio-

nes, las grandísimas dificultades que en nuestro camino se presentaron.

Seguramente conseguimos llegar a esta etapa, porque prevalecieron y se confirmaron las ideas que desde un principio se tomaron en cuenta, cuando inició lo que muchos han considerado una aventura industrial y que son las siguientes:

1.- La adquisición en Alemania de la fábrica de automóviles Borgward, totalmente integrada en sus aspectos de ingeniería, técnica, maquinaria y organización, brindaba para México una oportunidad única de iniciarse, por cuenta propia, en el campo de la industria automotriz, dentro de la cual algún día se tendría que entrar, dada la evolución dinámica del país, propiciada por una continuada época de paz social, estabilidad monetaria y evolución política, aparejado todo ello con un despertar económico que empieza a fijarse metas superiores, con la conciencia de que las mismas estén a su alcance.

2.- En forma coincidente, el Gobierno federal con su Decreto de agosto de 1962, había fijado una política de mexicanización, en el ramo automotriz, señalando mínimos de proporción nacional en la fabricación del automóvil.

En esta encrucijada del desarrollo económico de México, consideramos apoyados en el proyecto Borgward, la posibilidad de que la mexicanización del automóvil no se limitara a las estructuras jurídicas de las empresas dedicadas a este ramo, sino que, ya que México aportaba a este impulso industrial sus instituciones y su mercado, se debería hacer el esfuerzo necesario para que al amparo de todos estos factores, verdaderas

aportaciones del pueblo mexicano, se llegase a estructurar, toda proporción guardada y paralelamente al trasplante en nuestro país de las grandes firmas internacionales automotrices, una empresa que, aunque modesta en su principio, implicara, en un movimiento de insurgencia industrial, la posibilidad de contar con una fábrica de automóviles realmente nacional y por lo mismo independiente y autónoma hasta en sus más importantes decisiones.

3.- Los estudios económicos y técnicos al efecto realizados, nos demostraron la factibilidad de construir el automóvil Borgward en México, en condiciones de calidad y de precios competitivos y con perfectas posibilidades de desarrollo futuro.

Éstos han sido los verdaderos motivos y permanentes propósitos que nos sostuvieron, mientras realizábamos la tarea de establecer nuestra fábrica productora de automóviles. En ningún momento ha sido el signo predominante de los pequeños o medianos inversionistas que aportamos nuestros recursos a esta obra, el de obtener una ganancia fácil. En la conciencia de todos han estado los riesgos de sus aportaciones, que en otros campos seguramente hubieran tenido una mayor seguridad. Sin embargo se gestó, como un común denominador en todos los socios, la concepción de que, al menos en México y en la época en la que vivimos, un cierto deber social puede y debe en determinadas situaciones modificar el concepto tradicional sobre el uso y disfrute de los bienes de capital conquistados, para ponerlos conscientemente al servicio de una empresa, si esta implica para el país la posibilidad de un desarrollo que promueva un beneficio general mediante el rescate para México de oportunidades de trabajo, uso de materias primas,

ganancias e impuestos que actualmente benefician a otros países, no obstante que se nutren y sustentan, en última instancia, del mercado y de la capacidad de compra de los mexicanos.

En cuanto a responsabilidades de índole personal, tampoco se nos escapó apreciar, desde un principio, lo mayúsculo de las mismas, habida cuenta de las limitaciones en la capacidad de los que actuamos como promotores. Si de alguna cosa estuvimos ciertos cuando aceptamos esta tarea, fue de que conquistábamos el no disputado privilegio de asegurar, probablemente para el resto de nuestras vidas, preocupaciones y graves responsabilidades. Desde que este proyecto quedó a nuestro cargo, realizamos, sucintamente expresado, lo siguiente:

Contratamos la asistencia técnica de la firma Barreiros Diésel de Madrid, España, una de las más grandes empresas europeas en el ramo automotriz, quien, de acuerdo con los convenios celebrados, nos ha proporcionado en el momento preciso que se requiere, a los ingenieros especialistas en cada uno de los aspectos industriales que se van necesitando. Su colaboración ha sido y seguirá siendo muy valiosa.

Se formularon y ratificaron los estudios económicos respectivos que indicaron la perfecta posibilidad de una operación industrial técnicamente correcta y con resultados financieros favorables.

Establecimos oficinas propias en Bremen, Alemania, contratando los servicios de ingenieros y técnicos especialistas, en número hasta de doscientos, que revisaron y analizaron las 925 máquinas herramientas e instalaciones que constituyen

la fábrica Borgward, para dejar todas y cada una de ellas en comprobadas condiciones de operación con sus aditamentos y accesorios.

#### ESPECIALISTAS MEXICANOS

Elaboramos con el concurso de los ingenieros especialistas, mexicanos y europeos, los proyectos y los planos definitivos de nuestra planta industrial cerca de Monterrey, para contar con una fábrica modernamente diseñada y por lo mismo eficiente.

Procedimos al cuidadoso embalaje y luego al transporte de toda la fábrica adquirida en Bremen, necesitando para ello la utilización de sesenta embarques marítimos que en total transportaron a México 8,200 toneladas de maquinaria, dados, herramienta y equipo. Es el primer caso que se ha dado de traslado completo de una unidad industrial del viejo al nuevo continente.

En enero de 1965 se procedió a revisar y analizar toda la ingeniería de diseño y desarrollo, patrimonio básico de la fábrica Borgward. Nuestros ingenieros trabajaron más de 350,000 horas-hombre, pues solamente en planos y procesos se tuvieron que traducir al español más de 18,000.

Se inició la preparación y capacitación en Monterrey del personal especializado que se requiere. Una escuela quedó establecida para este efecto.

Paralelamente a todo lo anterior, se restablecieron las relaciones en Alemania con los antiguos proveedores Borgward,

formalizándose arreglos con diversos proveedores mexicanos para asegurar con su concurso y la producción interna de Fanasa, el aprovisionamiento de las 2,500 piezas distintas que intervienen en la fabricación del vehículo.

#### USO SOLO DE LÁMINA NACIONAL

Se realizó en Monterrey y por primera vez en México, el estampado de carrocerías completas del automóvil, utilizándose para esto un 99.5 por ciento de lámina nacional.

Se organizó, con un éxito mayor al calculado, una red de distribuidores que desde un principio cubriera toda la extensión de la República y se tienen tratos muy adelantados para la distribución del Borgward en diferentes países del mundo.

Precisamente se encuentran con nosotros, en este acto, representantes de empresas de Argentina, Chile, Costa Rica, Uruguay, Nueva Zelanda y Estados Unidos.

Desde hace varios meses se fabricaron los primeros vehículos, mismos que han sido sometidos a rigurosas pruebas aprovechadas en la fabricación ya definitiva.

Se inició, por fin, la fabricación en serie del automóvil y su salida para venta al público.

Las consideraciones anteriores explican la satisfacción que tenemos por haber llegado a esta etapa en la que entregamos al país una verdadera fábrica de automóviles con gran capacidad de producción y que esperamos constituya, en el

devenir de los años, el eje o pivote de la industria automotriz propiamente mexicana. Se inicia la fabricación con dos versiones de un automóvil de calidad técnica y acabado que ratifican el prestigio conquistado en el mundo por la marca Borgward. No estamos solos o aislados en materia técnica o de desarrollo. Mantenemos e incrementaremos relaciones con las principales compañías en el mundo que constantemente promueven para uso de todas las fábricas automotrices, adelantos técnicos en la materia y, además, en nuestras propias instalaciones hemos formado y acrecentaremos debidamente al grupo de profesionistas mexicanos que permanentemente estarán dedicados a la investigación que asegure la incorporación a nuestros vehículos de los adelantos tecnológicos que la ciencia vaya conquistando.

De ninguna manera nuestra fábrica será una industria aislada y huérfana de posibilidades de desarrollo. Tenemos ya planes para agregar a nuestra producción el automóvil popular Isabella en varias versiones, así como uno de tipo deportivo con hermoso diseño.

#### COMPRENSIÓN DEL PRESIDENTE

Cabe en este momento, por ser de elemental justicia y por corresponder estrictamente a la realidad vivida, dar testimonio de que, no obstante los esfuerzos realizados por los promotores, socios y directivos de Fanasa, no se estaría fabricando ya el automóvil Borgward en México, ni nuestro país tendría a su alcance las posibilidades de desarrollo propio de este campo, si no hubiéramos encontrado en el señor presidente licenciado don Gustavo Díaz Ordaz, el valioso apoyo y la gran simpatía

que brindó para nuestro proyecto. El señor licenciado don Octaviano Campos Salas, secretario de Industria y Comercio, y el señor licenciado don Antonio Ortiz Mena, secretario de Hacienda y Crédito Público, así como sus más cercanos colaboradores, nos otorgaron también, en el momento más necesario, su decidido estímulo y ayuda. Más por la confianza plena que tiene en México y en su pueblo, que en nuestros particulares atributos, el señor presidente de la República alentó desde un principio el esfuerzo tendiente a la creación de esta fábrica de automóviles. Nuestra más sincera gratitud por tan alta y trascendental ayuda.

De lo que en adelante siga, nosotros continuaremos siendo principalmente responsables, pero si el éxito llegara a conquistarse, que quede aquí constancia de que ello fue factible gracias a la oportuna intervención del Ejecutivo federal, quien por otra parte da así testimonio de que, en el México actual, no existe un principio de oposición de intereses entre el Gobierno y la iniciativa privada, sino que por lo contrario, ciertos temores o titubeos de esta última, frente a determinados proyectos trascendentales, pueden ser superados por el Gobierno con su estímulo y apoyo moral, más valiosos incluso que el material.

En el ámbito local, el gobernador del estado, licenciado Eduardo Livas Villarreal, desde un principio nos brindó su respaldo, concediéndonos las mayores reducciones fiscales autorizadas por la ley.

Expresamos también nuestro sincero agradecimiento a las instituciones bancarias y proveedores que nos dieron el crédito de su confianza.

Asimismo, manifestamos públicamente nuestro reconocimiento a las personas que concibieron inicialmente este proyecto y a las que posteriormente se han ido incorporando como socios a la empresa, en muchos casos por propia iniciativa. El implícito respaldo moral de su actitud nos fue tan valioso como sus aportaciones de capital. Sin su cooperación, indiscutiblemente que tampoco hubiéramos podido llegar al punto de demostrar la viabilidad de nuestro proyecto.

Nuestros funcionarios, empleados y obreros no se han limitado a cumplir con su trabajo. Al margen de ello, con devoción se han entregado a su tarea sintiéndose partícipes de una empresa de proyección social. Nuestro agradecimiento por tal actitud.

#### PREOCUPACIÓN CONSTANTE

Pero hablábamos en un principio de preocupaciones. Éstas, no obstante lo ya realizado y debido precisamente a ello, nos siguen abrumando. Sabemos que hemos entrado en un campo de actividad industrial trascendente pero sumamente complejo, que muchos consideran reservado a países, organizaciones y personas con características que México a su juicio no ofrece. Estimamos que si México en otros campos de acción ha demostrado que puede aspirar a metas superiores, también puede lograrse en el ramo automotriz. No se trata, y nadie pudiera concebirlo así, de sustituir en modo alguno a las demás empresas tradicionales. Pero en este campo, queremos y podemos participar, aun en pequeña escala, en la evolución derivada de nuestro progreso general.

En este aspecto solo tratamos de llevar a la práctica, en la esfera de nuestra responsabilidad, principios expresados claramente por nuestro primer mandatario y a los cuales nos asociamos íntegramente. Al respecto me permito, con todo el respeto debido, recordar las siguientes palabras del señor presidente de la República expuestas el 15 de abril del año en curso al informar a su pueblo de los logros obtenidos en la Conferencia de Presidentes de América en Punta del Este, Uruguay. Éstos son sus conceptos: “Eso implica, al mismo tiempo que la conservación de la autonomía de nuestros países, la responsabilidad de nuestros pueblos de fundar el desarrollo económico y el progreso y su bienestar, fundamentalmente, en su esfuerzo propio”. “Eso también significa que entonces, si va a basarse fundamentalmente el proceso en nuestro propio esfuerzo, debe beneficiar fundamentalmente, también, a las empresas latinoamericanas, porque no tendría sentido la integración económica de América Latina, si sirve únicamente para beneficiar a grandes empresas que representan intereses ajenos a los nuestros”.

#### LA RESPUESTA ES DEL PÚBLICO

Siguiendo estos objetivos, pensamos seguir desarrollándonos.

El futuro de nuestra empresa depende, sin embargo, más que de los actuales directores, de la respuesta del público y de la actitud de los grupos que en lo económico actúan determinadamente en México. Puede ser explicable que hace dos años este proyecto automotriz se observara con recelo.

Confiamos que lo realizado ayude en algo a modificar favorablemente tales conceptos. Sólo la interdependencia estimulante de los diversos sectores industriales y económicos, puede propiciar el desarrollo armónico de los distintos campos de nuestra industria. En el ramo que nosotros cubrimos, deben desaparecer prejuicios adversos y dejar establecido, al menos como principio, que siempre para los mexicanos existe la posibilidad de conquistar nuevas metas que en otras épocas pudieran con razón estimarse fuera de nuestro alcance. En buena medida, el grado de evolución que en lo futuro obtenga la industria automotriz auténticamente mexicana dependerá de la persistencia o de la modificación de ciertos criterios pesimistas que pueden ahogar importantes avances de nuestra patria. De momento, nos limitamos a entregar a México, por el alto conducto de su secretario de Industria y Comercio, señor licenciado don Octaviano Campos Salas, la primera fábrica de automóviles realmente nacional que se establece en América Latina, que implica una inversión con valor superior a los 350 millones de pesos, en plena marcha y saliendo ya de sus instalaciones, automóviles destinados a circular dentro y fuera de nuestras fronteras, con el mayor porcentaje de integración nacional existente.

México queda así incorporado, por derecho propio, en el mapa mundial automotriz. Dentro de nuestras instalaciones se están formando ya, paulatinamente, los ejecutivos y técnicos mexicanos que cubrirán las distintas fases de esta compleja industria y bajo cuya responsabilidad se tomarán absolutamente todas las decisiones, contemplando

únicamente, sin ninguna interferencia, el interés de nuestra economía nacional.

Sin desconocer nuestras limitaciones, pero también sin complejos, confiamos en que llegará un día en que la capacidad, experiencia y el ingenio de los mexicanos, incorporarán a la industria automotriz internacional sus ideas, sus soluciones y sus conceptos de técnica y de diseño. En adición a una fábrica, hemos fundado una escuela.

Para el logro de estos fines, seguimos comprometiendo nuestros esfuerzos. Pero esperamos, porque además resulta necesario e indispensable, el concurso y el apoyo de todos los mexicanos.

Muchas gracias.

Cabe mencionar que en una nota periodística publicada en esos días, se hizo una precisión sobre el dinero invertido: 300 millones de pesos, cincuenta más que los referidos en marzo de 1965. Sin embargo, en el discurso anterior, Gregorio Ramírez hijo dio a conocer que la empresa implicaba un valor de inversión superior a los 350 millones de pesos.

La comida, amenizada por grupos musicales y en la que fue maestro de ceremonias el popular locutor Paco Malgesto, concluyó a las 16:00 horas.

## MÉXICO 68

En honor a la verdad, podría decirse que nada de lo acontecido en 1968 anunciaba el fin del idilio que los regiomontanos y la Borgward mantenían ante la mirada aquiescente de un país que se preparaba para las Olimpiadas.

Por el contrario, las cosas parecían marchar viento en popa para la empresa. Así lo decían las ininterrumpidas visitas a la planta; la apertura de oficinas para distribuir el modelo 230 en ciudades como San Luis Potosí, Guanajuato, Toluca, Tampico y Morelia; el establecimiento de 38 talleres de servicio autorizados en toda la República; la entrega de carros recién salidos de la fábrica al personal del Comité Olímpico para facilitar sus traslados; o, en el colmo de la oportunidad, incluir entre los obsequios que recibiría la ganadora del certamen Señorita México un flamante automóvil Borgward GL.

El optimismo permeaba todos los planes y por supuesto las declaraciones del vocero de la empresa: esta iniciaría su producción con 7,000 unidades para ese año, aumentando mil vehículos a la nada pesimista proyección de 1963; se fabricarían 25 unidades diarias en dos turnos, cifra susceptible de aumentar a 35 o 40 si se agregaba una jornada más; el valor de la producción inicial era del orden de 250 a 300 millones de pesos anuales, y si había iniciado con 68 por ciento de materas primas nacionales, tal porcentaje aumentaría rápidamente a más de 85 por ciento...

Sin embargo, el acto que coronaba el grato sueño en el que por ahora flotaban los directivos de Fanasa, fue el embarque de un modelo 230 GL, en rigor el primer automóvil mexicano, con destino a Bremen, Alemania Occidental. La vuelta al seno materno.

El vehículo había salido el 7 de mayo a bordo del vapor Syllum con una encomienda tácita: demostrarle a la ciudad en la que estuvo instalada originalmente la fábrica Borgward que el ingenio y la voluntad de los mexicanos podían conjuntarse para fabricar un vehículo de la misma calidad que el maquinado en Europa. El automóvil llegaría a su destino al finalizar mayo y recorrería el país con fines promocionales y de investigación.

Fanasa parecía tantear así el terreno para ver cuánto interés producía su novísimo producto fuera del país. Lo había hecho también al mandar, días atrás, otro vehículo a la ciudad de Nueva York.

Faltaba por supuesto hacer labor de cabildeo entre los altos círculos del Gobierno federal para que se les permitiera a los propietarios de la marca exportar un buen número de unidades al año. Todo indicaba que ello se había contemplado desde un principio, dado que los ejecutivos de Fanasa planeaban producir coches en cantidades ascendentes –de 6,000 en el primer año, hasta los 18,000 en el cuarto–, cuando solo se les había autorizado vender en México 5,000 carros al año.

Entre los directivos del resto de las firmas automotrices debía imponerse una inquietud semejante: sus empresas producían un número de unidades para el mercado nacional que con frecuencia lo rebasaban y, lo más preocupante, tenían la capacidad para generar muchas más, las cuales solo podrían ser absorbidas vía la exportación.

## OTRAS BUENAS SEÑALES

Fue casi a mediados de 1965 que comenzaron a hacerse en forma las visitas y recorridos a la planta, entonces en ciernes. No se diga después de ser inaugurada, funcionando al cien por ciento, cuando con justa razón se convirtió en motivo de orgullo no solo para los accionistas de Fanasa, sino del empresariado y de los regiomontanos en general.

Ese año destacaron las visitas de los miembros de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL); de Alfonso Martínez Domínguez, a la sazón diputado por el IV Distrito Federal de nuestro estado, en compañía de dirigentes de sindicatos de la burocracia federal, y de Federico Berrueto, subsecretario de Educación Pública.

En 1966, muestra del interés oficial que la Secretaría de Industria y Comercio tenía por la empresa, visitaron Fanasa el secretario particular de Octaviano Campos Salas y Benjamín Reitchkiman, acompañados de Andrés Basalto, jefe del Departamento Textil de dicha secretaría. Un poco después, haría lo propio un grupo de ejecutivos de Automóviles Mexicanos (Automex), compuesto por Vicente Ariztegui, Luis Amescua, Robert Jenkins, Vince Spadale, Agustín Ochoa, George W. Hamacher y Raúl Degetau.

Eduardo Livas Villarreal, gobernador del estado, y los alcaldes de Monterrey y General Escobedo, Abiel Treviño Martínez y Leopoldo Cárdenas Lozano, se sumaron a la lista,

así como los miembros del Instituto Mexicano de Ingenieros Químicos, A. C., Sección Monterrey.

Sin embargo, la visita más notable fue la que hizo en abril el príncipe Alberto de Bélgica, acompañado de A. de Winter, su ministro de Relaciones Comerciales; Arthur Dralus; Max Wery, embajador de Bélgica en México; Emilio Calderón Puig, embajador de México en Bélgica, y Juan S. Farías, cónsul de Bélgica en Monterrey.

En 1968 se sucedieron invitados como los integrantes de la Asociación Mexicana de Ingenieros Mecánicos y Electricistas (AMIME), sección Monterrey; diversos funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT); el subsecretario de Industria y Comercio, Plácido García Reynoso; el director del Banco de México, Rodrigo Gómez; el embajador de Argentina en México, Enrique Martínez Paz; para finalizar con la presencia de los nueve corredores profesionales que lograron, para orgullo del sello Borgward, primeros premios e importantes lugares en carreras realizadas en las ciudades de México y Tampico.

En el mes de julio, el automóvil 230 GL obtuvo en la capital del país el primer lugar en el Rally Internacional auspiciado por el Club Automovilístico Francés, de 1,400 kilómetros de movimiento continuo, compitiendo con 59 automóviles de todas marcas y categorías.

Como un dato entre interesante y curioso en el que se infiere la buena marcha de los asuntos de la fábrica, está el hecho de que a comienzos de 1968, no bien se inauguró el complejo, Borgward ya contaba con un equipo de basquetbol de segunda fuerza que competía contra las quintetas de Lamosa, Peñoles, Aceros Planos y Sylvania, entre otras. En el balompié no podía quedarse atrás, y contaba también con

un equipo de segunda fuerza de futbol independiente que se enfrentaba a los planteles de Plas-Mex, Radios Universal, Lavadoras Easy, Carrier, Cementos Mexicanos, John Deere, Refrigeraciones York y Canal 6 TV. Y si bien en estos torneos iba en último lugar, meses más tarde, perteneciendo ahora a la primera fuerza, Planta Borgward sorprendía dominando al equipo Victoria F. C.

Asimismo, es de subrayar las facilidades que dio a comienzos de ese año la Secretaría de Hacienda y Crédito Público al disminuir 50 por ciento en los impuestos por el uso y tenencia de ocho marcas de automóviles de modelos 1968. El valor de la calcomanía, de 1,500 pesos, se redujo a 750 y se aplicaba a las marcas Ford Mustang, Borgward 230, Chevelle, Rambler Classic, Plymouth de seis y ocho cilindros, Dodge de seis cilindros y Dodge Coronet de ocho cilindros.

Y así como Borgward estaría presente en los Juegos Olímpicos, no se desaprovechaba ocasión alguna para lucir su modelo 230. Con motivo del Festival de la Cruz Roja de Monterrey, celebrado a finales de agosto, los integrantes del patronato hicieron un recorrido por avenida Madero, desde Pino Suárez hasta Félix U. Gómez, con las estrellas invitadas al evento: Resortes, Loco Valdez, Fernando Luján, Bigotón Castro, Luis Manuel Pelayo, Tere Velázquez, Roberto Cañedo, Ela Laboriel, Don Facundo, Régulo y las Hermanas Castillón.

La empresa no podía estar mejor. En una reunión con los integrantes de la Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles Borgward, A. C., se había hablado ya, entre otros muchos planes, de la introducción de nuevos productos para 1969. El más importante era el modelo Borgward Isabella.

## EL PRINCIPIO DEL FIN

En 1969, hubo algunas actividades como las anteriormente detalladas, dando cuenta, indirectamente, del avance del proyecto.

La Borgward, por ejemplo, patrocinaba en la televisión local el programa Patrulla Policía Federal de Caminos, de carácter preventivo, presentando situaciones dramatizadas para evitar accidentes. La Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles Borgward, A. C., se reunía en Monterrey a fin de elegir nueva mesa directiva para el ejercicio 1969-1970. Continuaban publicándose anuncios que invitaban a comprar el modelo 230, “símbolo del progreso en México”, partiendo de preguntas-reto como:

¿Sigue usted creyendo que Borgward no está totalmente fabricado en México, por mexicanos, con capital mexicano, solo porque está excepcionalmente bien hecho?

Alumnos foráneos e integrantes de convenciones hacían la tradicional visita a la planta. El sello estaba presente en el sorteo de la Siembra Cultural, donde se rifaron unidades 230 con valor de 58,000 pesos...

Sin embargo, las cosas darían un giro a fines de julio: en asamblea reciente se había conformado un nuevo consejo, en el que no figuraban más los nombres de Gregorio Ramírez hijo, William L. Kane, Carlos Maldonado y demás. Ahora Dámaso Murúa Beltrán se desempeñaba como presidente;

Humberto J. Lozano Garza, como vocal; Luis Lozano Ramírez, como secretario, y Luis Hurtado y Santillán, como comisario. Para actos de administración, Dámaso Murúa Beltrán fungía como apoderado general.

¿Qué había sucedido? Si se toma en cuenta que un consejo de esta naturaleza solo podía integrarse con accionistas propietarios, y que la nueva junta acordó públicamente “continuar con la producción del automóvil Borgward 230 GL”, expresando su seguridad de que aumentaría la demanda del vehículo en el mercado, en consecuencia la empresa había cambiado de dueño –ahora pertenecía al Gobierno, representado por un grupo de funcionarios de Sociedad Mexicana de Crédito Industrial (Somex)–, además de pasar por serios problemas financieros.

En los anuncios apenas citados, por cierto, se exageraba considerablemente el porcentaje de integración de partes nacionales en el vehículo –14 por ciento más respecto de la cifra de la que se habló oficialmente dos años atrás–, así como la superficie de las naves construidas –60,000 en lugar de 40,000 metros cuadrados–, acaso como una estrategia dictada por la desesperación.

Pasaría apenas un mes para que se diera un anuncio más dramático que el anterior: la fusión de cuatro empresas automotrices, Automex, Dina, Borgward y Rambler. Si se enfatizaba que este consorcio pondría “al alcance del pueblo, unidades de calidad y a precios módicos”, se deduce que, al menos en lo que se refiere a Borgward, sus precios resultaban muy elevados para el consumidor medio. Muy alejada de cualquier rumor, esta información se tenía por sólida por haber sido expresada en voz del presidente de Fábricas Automex, Gastón Azcárraga Tamayo.

Vale decir que se antoja curioso que un ejecutivo de la firma responsable de producir los automóviles Chrysler en México haya hecho tal declaración, pues junto con el dato irrecusable de que los Borgward 230 no tenían demanda por su alto costo, un rumor que circuló por la época sobre las razones de la quiebra de Fanasa señalaba la presión que hicieron grandes fabricantes, como la propia Automex y Ford Motor Company, sobre el Gobierno federal para que escatimara su apoyo a la fábrica emergente.

No extraña entonces que el presidente Díaz Ordaz haya evitado asistir a la inauguración de la planta si sus intereses se inclinaban menos por la que se consideraba una empresa “independiente” –literalmente lo era: la matriz germana había quebrado y desaparecido–, que por los grandes complejos derivados de colosos del ramo automotor que, financiera y tecnológicamente hablando, gozaban de muy buena salud.

Las firmas mencionadas tuvieron además la ventaja del tiempo sobre la Borgward, inaugurada hasta agosto de 1967: Ford Motor Company puso en marcha su planta de Cuautitlán el 4 de noviembre de 1964; Fábricas Automex inauguró un complejo industrial en Toluca el 9 de diciembre del mismo año; General Motors Company arrancó una fábrica de motores, también en Toluca, en mayo de 1965.

## PRESIONES LABORALES

No hay que olvidar, por otra parte, las frecuentes sesiones que el sindicato de trabajadores de Fanasa llevaba a cabo en el edificio de la Federación Nacional de Sindicatos Independientes para tratar diversos problemas, relacionados con las obligaciones de la empresa hacia ellos.

Sería hasta mediados de abril del año siguiente, 1970, que el Sindicato de Trabajadores de Borgward Mexicana, formado por unos 550 trabajadores, acordó afiliarse a la Federación de Trabajadores de Nuevo León (FTNL) –brazo regional de la Confederación de Trabajadores de México (CTM)–, dirigida entonces por Rodolfo Gaytán.

Ya en la CTM, se designó un nuevo comité ejecutivo, integrado por Rafael Velázquez Mérida como secretario general, Raúl Urquidi Rivera como secretario de Trabajos y Conflictos, Juan Vallejo Espinosa como secretario de Actas, Filiberto Colorado Partida como secretario de Organización y Propaganda y Juan Rodríguez Rodríguez como secretario tesorero.

Cabe señalar que, previo a la afiliación a la FTNL, se había presentado emplazamiento de huelga contra la empresa Borgward para proteger los intereses de los trabajadores. Mediante pláticas se abordaría con estos la cuestión económica, lo que pone de manifiesto el principal problema por el que pasaba la empresa. De hecho, casi por concluir el año

se expresaba que una de las demandas de los afiliados era la búsqueda del equilibrio económico.

De inmediato empezaron a celebrarse pláticas entre los trabajadores y los directivos de Fanasa para que esta cumpliera con el contrato colectivo de trabajo. Fue tanto el acercamiento entre el sindicato de la Borgward y la CTM, que la prensa destacó que aquel encabezaría a los contingentes de la central con motivo del Día del Trabajo.

Sin embargo, pese a que Rodolfo Gaytán hubiese declarado que la FTNL pondría al servicio de los trabajadores de la Borgward su “experiencia en la solución de los problemas laborales”, el resto del año el sindicato y la empresa solo concurren una vez ante la Junta Central de Conciliación del Estado para celebrar audiencia. Para desesperación de los afectados, las pláticas sobre la revisión del contrato se prorrogaron una y otra vez a lo largo de medio año, y en diciembre se anunció que habrían de llevarse a efecto hasta enero de 1971.

## LLAMADAS DE AUXILIO

Otro hecho que describe bien el apremio de los trabajadores de Fanasa, tanto como la situación de la fábrica, es la petición que aquellos le hicieran a Arturo B. de la Garza González, candidato a diputado federal por el IV Distrito, en una visita realizada a General Escobedo a fines de abril. Durante su paso por la Borgward, “le solicitaron intervenir a fin de que se reanuden las actividades en dicha factoría”.

Por su parte, los directivos de la planta trataban de bienquistarse con el candidato del Partido Revolucionario Institucional (PRI) a la Presidencia de la República, Luis Echeverría Álvarez, saludándolo con motivo de su visita a Nuevo León por medio de un modesto anuncio.

Habían quedado ya atrás, y en muy poco tiempo, las épocas en las que Fanasa mandaba imprimir páginas completas luciendo su automóvil. En el último trimestre de 1969, por ejemplo, habían aparecido dos anuncios a página entera del Borgward 230 GL, uno con el Obispado y otro con la Piedra del Sol como fondo. En 1970, Vehículos del Norte –con domicilio en Pino Suárez norte 640 y al parecer su único distribuidor en la ciudad– promovía la venta del modelo de ese año, sobra decir que en anuncios mucho más pequeños que los utilizados hacía poco por Fanasa.

Para la segunda mitad de 1971, solo se publicitaba la venta de motores para los Borgward 230 GL. La transacción no se

hacía ya en ninguna casa comercial citadina como Vehículos del Norte o Automotriz Coliseo –distribuidora, años atrás, del modelo Isabella de importación–, sino en la propia planta, en el kilómetro 6 de la carretera a Colombia.

## LA VERSIÓN DE *ÓIGAME!*

El sábado 6 de junio de 1970 destacaba en *El Porvenir* la referencia a una publicación que circulaba ese día, con este subencabezado en la parte superior: “Origen, nacimiento y muerte de nuestros famosos Borgward. ¡Monterrey pierde fama!”.

Se trataba del semanario sabatino *Óigame!*, entonces por su segunda época, maquilado en los talleres gráficos de Editorial e Imprenta Plata. En su número 31 había en efecto un artículo sobre el inicio y el final de la Borgward. Como aparece sin firmar, es de suponer que el texto se debiera a la mano del director y editor del “Semanario libre al servicio de México”, Ernesto Leal Flores. Este es el texto:

Los accionistas claman que con la liquidación de Fábrica Nacional de Automóviles, S. A., ha muerto la autonomía incipiente de la industria automotriz nacional, y que hubiera bastado una financiación adicional de 15 millones de pesos para sacar a flote una empresa regiomontana que era la esperanza blanca de los industriales.

Las grandes estampadoras hidráulicas, los tornos de volteo y las fresadoras que algún día hicieron en Essen [*sic*] uno de los coches más finos de Europa bajo la dirección del genio mecánico automotriz de Borgward; lo que escapó de los bombardeos aliados en la Segunda Guerra Mundial, han

quedado estáticos y silenciosos al finalizar una de las más audaces aventuras industriales. Todo porque, de acuerdo con los expertos en mercadotecnia, no se tuvo en cuenta el viejo adagio que dice que la ambición rompe el saco.

Más de 2,000 unidades están exhibiéndose inútilmente en toda la República, como parte de una cuota de producción original de 6,000 por año que autorizó la Secretaría de Industria y Comercio.

La aventura de resucitar la vieja planta de Essen se inició bajo los dudosos auspicios de políticos capitalinos asociados con los hermanos Santos Galindo que habían hecho millonadas en negocios con la intervención de miembros del gabinete y segundones que pueden intervenir en la política económica de México.

Del Rastro de Ferrería salieron los proyectos para comprar, a precio de fierro viejo, lo que quedaba de la vieja y orgullosa planta en Alemania. El negocio fue presentado por los empresarios como una maravilla para producir utilidades, puesto que se principiaba con que podrían importarse a México bajo la clasificación de maquinaria usada en el mejor de los casos, o sencillamente como fierro viejo, motores, partes y accesorios de automóvil que representaban la primera utilidad adicional a la compra.

Se proyectó establecer la nueva fábrica de automóviles Borgward en el Estado de México, o en la capital de la República misma, y se compró en Essen lo utilizable de la maquinaria destruida, obsoleta o inservible de la planta

original. Para pagar la planta a Alemania se recurrió a un organismo financiero oficial, porque el dinero de la banca privada no es tan fácil de conseguir para una aventura industrial con su incógnita productiva.

#### EL JUEGO DE LA INFLUENCIA POLÍTICA

Entre los políticos que intervinieron en la operación de compra de la planta de Alemania, figuraron, según datos de la prensa de aquellos tiempos, el expresidente Miguel Alemán, Antonio Díaz Lombardo, y otras tantas aves de presa de los grandes negocios.

Una vez que las partes componentes de lo que iba a ser la nueva planta fueron embarcadas en Alemania y desembarcadas en México, en veinte remesas por barco, se principió a buscar a un industrial genuino mexicano que supiera aprovechar la experiencia técnica para establecer una planta que había que complementar, no solo con maquinaria y partes vitales nuevas en sustitución a las destruidas por los bombardeos, sino con la experiencia de la técnica automotriz europea necesaria.

Se logró despertar el interés de un grupo de industriales regiomontanos, entre ellos don Gregorio Ramírez Jr., que había hecho de Tráilers Monterrey e Industria Automotriz, las bases centrales de un complejo industrial automovilístico sólido, de prestigio, y además productivo.

A don Gregorio se asociaron para efectos de financiamiento otros industriales y hombres de empresa como don Carlos

Maldonado, que había vendido a muy buen precio sus intereses en Tubacero, S.A. Con él vinieron a los señores Kane y otros tantos hombres de empresa confiados en que la pericia industrial de don Gregorio era la más segura de las garantías de éxito técnico y financiero.

Se enlistó el *know-how* de ingenieros automotrices de la empresa española Pegaso, los mismos que fabricaron aquellos famosos coches de carrera de esa marca, y que hoy fabrican en España camiones. La fábrica se instaló en General Escobedo, pero hubo que reponer maquinaria cara norteamericana por la desaparecida, y el proceso de adaptación fue tedioso, costoso y arduo.

#### PRECIOS FUERA DEL MERCADO

Después de las grandes tareas, inherentes a la fundación de Fanasa y de la inauguración de los grandes edificios, se presentó el problema de más enjundia a resolver: el de la venta y distribución de los coches, que por la publicidad avanzada, eran tan finos como los Mercedes Benz.

Se preparó el ánimo del público consumidor para lanzar al mercado el automóvil 100 por ciento mexicano, que si bien iba equipado con un motor de altas revoluciones y por lo mismo sujeto a mayor desgaste, tenía una obsolescencia de años en relación con los motores de coches europeos y norteamericanos de gran mercado.

Se modernizó la carrocería, se le dio un estilo distintivo, y se lanzó la andanada publicitaria a todos los ámbitos del país,

preconizando la finura del automóvil, sus cualidades y sus aditamentos.

Pero... siempre hay un pero en todas estas cosas. La ambición instigó a los accionistas de Fanasa, y pese a los consejos de los expertos en mercadotecnia, con deseo de recuperar en un plazo relativamente corto la inversión para que los dividendos crecieran en la misma proporción, se fijó un precio de introducción fuera de toda proporción con los coches de la competencia, especialmente los que más venta tenían entonces en México, los modelos de Automex, S. A, nominalmente el Valiant y el Dodge Dart. Los precios originales del Borgward fueron de 59,500 pesos contra 42,000 y 45,000 de los de la competencia.

QUEDA EN 86 UN ACTIVO ANUNCIADO EN 250 MILLONES

Se luchaba contra un mercado ya establecido. La Secretaría de Industria y Comercio previno a Fanasa que se aprobaba una cuota anual de producción de 6,000 unidades, con ciertas reservas, porque se habían aprobado cuotas de 20,000 y 25,000 unidades a empresas como Ford y General Electric [*sic*].

En el terreno comercial fue una lucha titánica para vender los nuevos Borgward. Ante la resistencia del público a pagar por un automóvil de introducción el precio pedido, se pensó inclusive en lanzar el modelo Isabella, que con el mismo caballaje (110 caballos de fuerza) podía venderse en unos 35,000 pesos, haciendo economías en la carrocería y los aditamentos.

La Sociedad Mexicana de Crédito Industrial [Somex], agencia financiera del Gobierno, acabó por comprar en 86 millones de pesos el activo de Fanasa que en los orígenes se anunció como de 250 millones de pesos.

Se quedaron esperando los coches Borgward tipo Isabella los distribuidores de automóviles deportivos de California, que habían hecho un pedido de 5,000 unidades.

¡La ambición rompe el saco!

A manera de comentario y glosa, es necesario hacer un par de precisiones sobre datos que, a nuestro juicio, son erróneos, así como abundar sobre aquella información, desconocida o ignorada por la prensa local, que muestra parte del envés de la trama de esta historia: el juego de intereses en el que tomaron parte prominentes políticos de la época para enriquecerse, acaso a sabiendas de que la empresa fracasaría aparatosamente a costa de otros.

Por una parte, se cita a la ciudad de Essen y no a la de Bremen. Se habla de que se realizaron “veinte remesas por barco”, cuando en realidad se hicieron sesenta embarques marítimos en total. Se hace referencia a una empresa automotriz “General Electric”, en lugar de General Motors. Se afirma que los técnicos a los que se contrató por su *know-how* –para dismantelar la planta en Bremen y reinstalarla luego en General Escobedo– pertenecían a la empresa española Pegaso, cuando se trató de la firma Barreiros Diésel de Madrid.

Por otra parte, es interesante ver cómo el texto señala que la aventura de la Borgward “se inició bajo los dudosos auspicios

de políticos capitalinos asociados con los hermanos [Ernesto y César] Santos Galindo”, aludiendo al expresidente Miguel Alemán y Antonio Díaz Lombardo, entre otros. También que aquellos habían hecho ya “millonadas en negocios con la intervención de miembros del gabinete”.

Vista como una transacción para producir utilidades de inmediato, ya que se adquirió valiosa maquinaria automotriz a precio de hierro viejo, el negocio se presentó redondo para los Santos Galindo: la planta se compró por medio de un organismo financiero oficial, sin arriesgar dinero de su bolsa ni de la banca privada.

Por último, llama la atención el paralelismo que se estableció entre el grupo Borgward en Bremen y Fanasa en México en el sentido de que uno y otra habrían salido de la crisis por las que pasaban con una razonable ayuda monetaria, sin tener que cerrar por bancarota.

La creada por Carl Friedrich Wilhelm Borgward no se salvó de la ruina ni siquiera con la intervención del Senado de Bremen en calidad de accionista: necesitaba una inyección más poderosa de capital. La empresa mexicana, al decir del artículo del semanario *Óigame!*, requería solo una “financiación adicional de 15 millones de pesos”.

Cabe hacer entonces esta pregunta: ¿por qué el Gobierno federal aceptó comprar la planta en 86 millones de pesos en lugar de solo prestarle a los directivos de Fanasa los 15 millones con los que supuestamente la empresa saldría a flote? ¿O ya la conceptuaban como una especie de “pozo sin fondo”, un proyecto sin salvación posible?

Aunquela transacción se realizó casi al final del mandato de Gustavo Díaz Ordaz, la suerte posterior de Fanasa se decidiría en realidad durante el sexenio echeverrista, cuyos

responsables e ideólogos parecían estar cabalmente convencidos de que el Estado debía dirigir los derroteros de la industria nacional. En este sentido, la Borgward sería apenas una empresa más de las muchísimas que el Gobierno “rescató” y quiso operar, con resultados siempre desastrosos.

## VOCES TESTIMONIALES

Por otra parte, a propósito del cambio que se verificaría en la concepción social del trabajo –la conversión del jornalero agrícola en obrero calificado, como apuntaba Hugo L. del Río en su artículo de 1966–, aquello se antojó más bien un concepto idealizado, por no decir demagógico, que los propios directivos de la fábrica se encargaron de difundir desde que la compra se hizo pública, magnificando los dones que la Borgward le traería a Nuevo León.

De acuerdo al ingeniero Anael Rodríguez Quiroga, quien laboró en la nave de Ensamblado de 1965 a 1968, la mayor parte del personal que se contrató para cada área era especializado o bien estaba familiarizado con procesos industriales, como el caso de torneros y fresadores; de hecho, buena parte de ellos provenía de la planta REO, que Toyota había cerrado poco antes.

Por supuesto, se les dio empleo a decenas de habitantes de General Escobedo y de los municipios aledaños, pero para desempeñarse en algunas de las muchas tareas generales que requería un proyecto así, en el que se empezó literalmente desde cero: la primera vez que se apersonó en el kilómetro 6 de la carretera a Colombia, Rodríguez Quiroga solo vio una explanada solitaria en la que se apilaban cientos de cajas de madera que contenían piezas automotrices y máquinas-herramientas. Si bien ya se había cercado el terreno y construido una espuela de ferrocarril para recibir parte de la maquinaria, aún no se habían trazado las calles y delimitado los espacios para las naves y oficinas.

Pese a los descabros que padecería Fanasa, el ingeniero Rodríguez subrayó que jamás hubo improvisación en la producción del Borgward, cuyas piezas –diversos apagadores, por ejemplo– se probaban miles de veces a fin de cerciorarse de que no fallaran durante la vida útil del vehículo. Este celo se apreciaría también en las jornadas de prueba a las que se sometían los coches, conducidos miles de kilómetros por pilotos profesionales.

Tal afán por alcanzar altos estándares de calidad contrastó enormemente con la precipitación y el descuido con el que se desmontaron en Alemania las máquinas-herramientas: si bien estas no llegaron averiadas a México, venían con las terminales torpemente cortadas, de modo que el primer problema que enfrentaron los técnicos fue identificar y rehacer todos los sistemas eléctricos para poder ponerlas en marcha.

Otro agravante fue el desorden con que se empacó el contenido de las cajas. Piezas destinadas al Isabella estaban revueltas con las del Borgward P100, y como todo se hizo en función de este modelo, material que podía servir más adelante se desechaba. Por lo demás, las cosas se tornarían verdaderamente difíciles al tratar de construir el Isabella, porque este y el P100 tenían distinta cilindrada, y era necesario hacer otra línea de montaje o desmontar parte de la ya armada para fabricarlo.

Aunque hubiese toda la voluntad del mundo en arrancar la producción del Isabella (un funcional modelo ya conocido en México, más económico que el P100, sin fallas mecánicas de origen y cuyo motor de cuatro cilindros podía incluso exportarse a Estados Unidos y Europa), era entonces muy tarde. De haberlo lanzado primero, la empresa probablemente no se hubiera ido a pique.

Sin embargo, una de las causas más importantes que incidieron en ello fue la falta de un fondo revolvente para afrontar los gastos de la planta; la inversión inicial habría servido solo para darle forma a aquella incipiente industria. Por ello es que durante los fastos de la inauguración se decía en broma que todo lucía muy bien, pero que faltaba ver dónde estaban los 300 o 350 millones de pesos de los que tanto se hablaba en discursos y entrevistas; por lo visto, tal cantidad nunca llegó a reunirse, ni por medio de inversiones directas o la venta de acciones. Se calculaba que para esas fechas, Somex le había prestado al consejo administrativo una suma correspondiente al valor de la mitad de Fanasa, por lo que no es de extrañar que el Estado tuviese ya en la mira apropiarse de ella.

El arquitecto Alfonso Cañamar, encargado de la obra de construcción, coincidiría en que lanzar al mercado nacional el 230 GL antes que el Isabella repercutió, junto con otros factores, en la debacle de la planta.

Aunque el 230 era un coche tan fino como el Mercedes Benz, los automóviles americanos estaban en mejor posición en la lista de precios. Alfonso Cañamar recuerda que Roy Lefevre, contratado como director comercial, condicionó durante una junta de accionistas que si no irrumpían en el mercado con el Isabella, él prefería renunciar, cosa que sucedió. Se contrató en su lugar a un señor Sepúlveda, cercano a los Ramírez, para continuar con los planes de producción. El tiempo, sin embargo, le daría la razón a Lefevre, así como a muchos otros.

Había otros obstáculos por superar. El modelo 230 GL era prácticamente nuevo, pues no se había fabricado ni probado al cien por ciento en Alemania. Al cabo de numerosas pruebas de estampado, por ejemplo, se comprobó que las láminas nacionales no resistían en el troquelado, por lo que se tuvo

que importar lámina aluminizada, más flexible y maleable. El proceso de estampado lo realizaba y facturaba una de las empresas del grupo Ramírez, generando ganancias para esta y más costos de lo planeado para Fanasa, cuyos directivos y administradores suponían contar con material suficiente para ensamblar y equipar cientos de vehículos, algo de lo que dudaban los responsables del almacén.

De hecho, el sobreinventario fue uno de los factores que más daño le hicieron al proyecto. Era tan extremadamente malo el manejo de los inventarios, que hubo momentos en que no podían salir productos terminados por falta de llantas, radios o cristales, delanteros o traseros, aunque hubiese carrocerías completas, guardafangos, cofres, cajuelas y rines de más en los almacenes.

La desigual existencia de componentes trajo como consecuencia una producción deficiente –el mayor número de autos que se llegó a ensamblar por mes rondó apenas las 100 unidades– y, naturalmente, elevados costos de fabricación. Producir cada Borgward 230 costaba lo mismo, si no es que más, que el precio al que se ofrecía al público: 58,000 pesos.

La compañía tuvo que cerrar y ser financiada por Somex en las liquidaciones y pagos de las nóminas del personal. Somex quedó a cargo del mantenimiento de la planta, de su posterior desmantelamiento y, finalmente, de la venta de la maquinaria y los edificios.

Esta última tarea no sería en realidad fácil. Pese a que Fanasa fue visitada por fabricantes norteamericanos (Ford, General Motors Company, Chrysler), europeos (Renault, Leyland) y japoneses (Nissan), ninguna de estas firmas se interesaría en adquirir una maquinaria especializada para el equipo Borgward.

Solo la conocida como “maquinaria universal”, compuesta por taladros, fresadoras, tornos-revólver, cepilladoras y punteadoras, fue adquirida por Vehículos Automotores de México (VAM), fabricantes del Rambler, así como por la Compañía de Fabricación de Carros de Ferrocarril y de Metros, ubicada en Ciudad Sahagún, ambas manejadas por Somex.

Las carrocerías incompletas y demás piezas metálicas fueron vendidas en subasta a un proveedor de chatarra de Hojalata y Lámina, S. A. (Hylsa), el señor Medrano.

Paradójicamente, el señor Astolfo Flores Flores, asistente de la superintendencia de Ensamblado, vivió una historia personal de prosperidad a raíz del cierre de la planta.

Al principio, sin embargo, las cosas no marcharon como esperaba. Y con razón: recién llegado a Monterrey desde de la ciudad de Los Ángeles, California, donde laboró en la fábrica General Motors, Astolfo se había habituado a presenciar una vertiginosa producción de 48 carros por hora, mientras que en Fanasa se ensamblaban cuando mucho tres automóviles por día.

Avisado por el sentido común de que una empresa así no funcionaría, quiso renunciar al año de haber sido inaugurada, pero lo retuvo en ella un sustancioso aumento a su sueldo. Al tomar tal decisión, no imaginó que su cercanía con aquel mundo fracturado le brindaría la oportunidad única de montar por su cuenta un taller automotor especializado en vehículos Borgward. Gracias a que fue invitado a laborar por el arquitecto Alfonso Cañamar en la etapa del desmantelamiento de la planta, Astolfo Flores Flores continuó en ella, ahora empleado por Somex, luego de haber recibido su finiquito por parte de Fanasa.

Al tiempo que se habilitaba como técnico y atendía un sinnúmero de clientes en su negocio, ubicado en la colonia Talleres, se abastecía de refacciones en la empresa donde trabajaba y cuyo inventario conocía al dedillo. De hecho, haciendo una muy buena inversión, fue él quien compró muchos de los motores que la Borgward empezó a ofrecer al público a mitad de 1971.

Pero no estuvo exento de riesgos durante su estancia en Fanasa. Una vez, mientras elevaban cierta maquinaria pesada sobre rieles en cuyos extremos se habían colocado baleros para poder desplazarla, al apenas asentarla uno de estos salió disparado, pasando peligrosamente cerca del señor Flores. De haberlo impactado en alguno de sus órganos vitales, hubiera muerto al instante.

Afortunadamente no ocurrió así, y fue el encargado de cerrar definitivamente el almacén, cuando había ya poco material en existencia –una parte adquirido por él mismo– y en las naves de la extinta Fanasa se gestaba la apertura de la Maquiladora Automotriz Nacional y, poco después, de Dina-Rockwell Nacional (Dirona).

En su taller, identificado como el mejor de la ciudad para reparar coches de la marca Borgward, recibiría cientos de ellos hasta inicio de los años ochenta, formando un sólido patrimonio familiar gracias a la ininterrumpida afluencia de clientes durante casi una década.

## ADIÓS A FANASA

A mediados de 1973, la empresa Staf Internacional de American Motors se había interesado en operar de nuevo la Borgward. El plan del consorcio era poner en marcha el programa “Dina Vam”, con el que la planta fabricaría camionetas y jeeps ocupando a obreros especializados de Abasolo, El Carmen, Salinas Victoria, Hidalgo, Mina y, desde luego, General Escobedo. La inversión, sin embargo, no llegó a realizarse.

Solo hasta finales del año siguiente se tendrían noticias de la ya considerada “antigua planta” Borgward.

Paralizadas desde hacía cuatro años, las instalaciones de Fanasa se convertirían en la sede de la Maquiladora Automotriz Nacional, empresa estatal incorporada al Combinado Industrial Sahagún, bajo el control de Somex.

La maquiladora trabajaría para Diésel Nacional, S. A. (Dina), otra fábrica que formaba parte del complejo, ensamblando camionetas y camiones ligeros de una y tres toneladas con motor a base de gasolina.

Para 1975 se había fijado una cuota de 8,000 unidades, si bien se contaba con capacidad para producir hasta unas 20,000 y entera libertad para, aparte de Dina, prestar servicio a las empresas privadas del ramo automotor.

Emilio Krieger Vázquez, director general del Combinado Industrial Sahagún, presidió la reapertura de la fábrica, en la que estuvieron presentes Pedro Zorrilla Martínez, gobernador del estado; Gustavo Romero Kolbek, director de

Nacional Financiera (Nafinsa); Julio Sánchez Vargas, director de la agencia oficial Somex; Gerardo Bueno Ziri6n, director del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnologa (Conacyt); Fernando Rafael, subsecretario del Patrimonio Nacional, y Jes6s Puente Leyva, director adjunto de Nafinsa.

Pero en las 58 hect6reas del predio donde se afinc6 la desaparecida Fanasa no solo operar6 la Maquiladora Automotriz Nacional. Poco despu6 de que se reabriera la planta, Ignacio L. Madrazo, gerente general de Cr6dito de Nafinsa, hizo menc6n del apoyo de 85 millones de pesos que se le hab6a otorgado a la empresa de participaci6n estatal mayoritaria Dina-Rockwell Nacional (Dirona). Junto con la estadounidense Rockwell, Dina fabricar6 ejes automotores que generar6an ahorro –al no tener ya que importarlos– y divisas por sus exportaciones a Estados Unidos y Canad6.

Cabe se6alar que Dirona tuvo un desarrollo fabril exitoso. Desde 1975 en que se cre6 con dicho nombre a 2003, fecha en que se convirti6 en Sistemas Automotrices de M6xico, S. A. de C. V. (Sisamex), y hasta ahora ha destacado como una empresa de clase mundial dedicada a la fabricaci6n de ejes, cardanes y frenos de aire para veh6culos pesados.

Una de las m6s representativas de Ciudad General Escobedo, la firma Sisamex se alza hoy en el mismo espacio que ocupara 40 a6os atr6s la planta Borgward, la que, pese a su historia marcada por el fracaso, parad6jicamente les brind6 los mejores augurios a sus continuadoras, allan6ndoles el camino y definiendo, antes que ninguna otra empresa de su magnitud, la vocaci6n industrial de esta parte del noreste mexicano.

## BIBLIOGRAFÍA

### DOCUMENTOS

Archivo Histórico Municipal de Ciudad General Escobedo,  
Nuevo León, Sección Correspondencia de Alcaldes, año 1967,  
cajas 13 y 14, oficios diversos.

### PUBLICACIONES PERIÓDICAS

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1960

2 de julio de 1960, p. 7, segunda sección.

6 de julio de 1960, p. 5, segunda sección.

30 de noviembre de 1960, p. 9, segunda sección.

11 de diciembre de 1960, p. 9, segunda sección.

13 de diciembre de 1960, p. 5, segunda sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1961

12 de marzo de 1961, p. 3, segunda sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1962

4 de junio de 1962, p. 4, primera sección.

9 de agosto de 1962, p. 7, segunda sección.

30 de octubre de 1962, p. 2, segunda sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1963

17 de enero de 1963, p. 1, segunda sección.

19 de enero de 1963, p. 6, segunda sección.

19 de enero de 1963, sin página, segunda sección.

27 de enero de 1963, p. 6, segunda sección.

5 de junio de 1963, p. 5, primera sección.  
10 de junio de 1963, p. 4, segunda sección.  
30 de junio de 1963, p. 1, segunda sección.  
10 de septiembre de 1963, p. 8, segunda sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1964  
4 de febrero de 1964, p. 7, segunda sección.  
5 de febrero de 1964, p. 1, segunda sección.  
16 de marzo de 1964, p. 1, segunda sección.  
10 de junio de 1964, p. 6, segunda sección.  
19 de septiembre de 1964, p. 6, segunda sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1965  
27 de enero de 1965, p. 1, segunda sección.  
28 de enero de 1965, p. 9, segunda sección.  
24 de marzo de 1965, p. 1, p. 4, segunda sección.  
5 de marzo de 1965, p. 7, segunda sección.  
4 de abril de 1965, p. 8, segunda sección.  
8 de mayo de 1965, p. 1, segunda sección.  
9 de mayo de 1965, p. 10, segunda sección.  
20 de mayo de 1965, p. 1, p. 9, segunda sección.  
21 de mayo de 1965, p. 6, segunda sección.  
23 de mayo de 1965, p. 1, segunda sección.  
25 de mayo de 1965, p. 4, segunda sección.  
11 de junio de 1965, p. 4, segunda sección.  
7 de agosto de 1965, p. 4, segunda sección.  
19 de septiembre de 1965, p. 6, segunda sección.  
24 de septiembre de 1965, p. 1, segunda sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1966  
6 de febrero de 1966, p. 3-B, segunda sección.  
13 de febrero de 1966, p. 7-B, segunda sección.  
18 de febrero de 1966, p. 1, segunda sección.

20 de febrero de 1966, p. 3-B, segunda sección.  
16 de marzo de 1966, p. 2-B, segunda sección.  
28 de abril de 1966, p. 2-B, segunda sección.  
6 de junio de 1966, p. 1, p. 2-B, segunda sección.  
14 de junio de 1966, p. 3-B, p. 6-B, segunda sección.  
25 de julio de 1966, p. 1, segunda sección.  
30 de octubre de 1966, p. 4, segunda sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1967

26 de marzo de 1967, sin página, segunda sección.  
28 de mayo de 1967, p. 3-B, segunda sección.  
26 de julio de 1967, p. 1, segunda sección.  
28 de julio de 1967, p. 5-A, primera sección.  
16 de agosto de 1967, p. 1, segunda sección.  
17 de agosto de 1967, p. 1, segunda sección.  
17 de agosto de 1967, p. 2-B, segunda sección.  
18 de agosto de 1967, p. 8-A, primera sección.  
18 de agosto de 1967, p. 15-A, primera sección.  
18 de agosto de 1967, p. 1, segunda sección.  
18 de agosto de 1967, p. 3-B, segunda sección.  
18 de agosto de 1967, p. 12-B, segunda sección.  
18 de agosto de 1967, p. 3-C, tercera sección.  
18 de agosto de 1967, sin página.  
19 de agosto de 1967, p. 1, segunda sección.  
19 de agosto de 1967, p. 3-B, segunda sección.  
19 de agosto de 1967, p. 10-B, segunda sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1968

7 de enero de 1968, p. 2-D, cuarta sección.  
15 de enero de 1968, p. 9-A, primera sección.  
29 de enero de 1968, p. 1, segunda sección.  
31 de enero de 1968, p. 11-B, segunda sección.  
5 de febrero de 1968, p. 3-B, segunda sección.

7 de febrero de 1968, p. 1, segunda sección.  
7 de febrero de 1968, p. 10-B, segunda sección.  
8 de febrero de 1968, p. 10-B, segunda sección.  
14 de febrero de 1968, p. 11-B, segunda sección.  
15 de febrero de 1968, p. 12-B, segunda sección.  
16 de febrero de 1968, p. 10-B, segunda sección.  
21 de febrero de 1968, p. 10-B, segunda sección.  
28 de febrero de 1968, p. 10-B, segunda sección.  
20 de marzo de 1968, sin página, segunda sección.  
13 de abril de 1968, p. 6-C, tercera sección.  
13 de abril de 1968, p. 2-D, cuarta sección.  
21 de abril de 1968, p. 11-B, segunda sección.  
23 de abril de 1968, p. 5-B, segunda sección.  
24 de abril de 1968, p. 1, segunda sección.  
24 de abril de 1968, p. 3-B, segunda sección.  
25 de abril de 1968, p. 6-A, primera sección.  
25 de abril de 1968, p. 3-B, segunda sección.  
26 de abril de 1968, p. 8-C, tercera sección.  
1 de mayo de 1968, p. 8-A, primera sección.  
1 de mayo de 1968, p. 12-B, segunda sección.  
6 de mayo de 1968, p. 8-A, primera sección.  
8 de mayo de 1968, p. 6-B, segunda sección.  
11 de mayo de 1968, p. 9-B, segunda sección.  
26 de mayo de 1968, p. 1, segunda sección.  
26 de mayo de 1968, p. 11-B, segunda sección.  
11 de junio de 1968, p. 11-A, primera sección.  
14 de julio de 1968, p. 13-B, segunda sección.  
26 de julio de 1968, p. 12-B, segunda sección.  
4 de agosto de 1968, p. 5-A, primera sección.  
12 de agosto de 1968, p. 9-B, segunda sección.  
13 de agosto de 1968, p. 1, segunda sección.  
14 de agosto de 1968, p. 12-B, segunda sección.  
25 de agosto de 1968, p. 13-B, segunda sección.

1 de septiembre de 1968, p. 3-B, segunda sección.  
19 de septiembre de 1968, p. 5-D, cuarta sección.  
26 de septiembre de 1968, p. 2-D, cuarta sección.  
1 de noviembre de 1968, p. 11-A, primera sección.  
1 de noviembre de 1968, p. 11-A, primera sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1969

25 de enero de 1969, p. 3-C, tercera sección.  
1 de febrero de 1969, sin página, tercera sección.  
2 de febrero de 1969, sin página.  
6 de febrero de 1969, p. 10-B, segunda sección.  
8 de febrero de 1969, p. 3-C, tercera sección.  
21 de abril de 1969, p. 10-B, segunda sección.  
24 de abril de 1969, p. 1, segunda sección.  
28 de abril de 1969, p. 12-B, segunda sección.  
5 de mayo de 1969, p. 10-B, segunda sección.  
10 de mayo de 1969, p. 3-B, segunda sección.  
2 de junio de 1969, p. 12-A, primera sección.  
21 de julio de 1969, p. 11-B, segunda sección.  
25 de julio de 1969, p. 12-B, segunda sección.  
27 de julio de 1969, p. 9-B, segunda sección.  
2 de agosto de 1969, p. 2-A, primera sección.  
18 de agosto de 1969, p. 5-B, segunda sección.  
29 de agosto de 1969, p. 12-B, segunda sección.  
30 de agosto de 1969, p. 1, primera sección.  
22 de septiembre de 1969, p. 11-B, segunda sección.  
9 de noviembre de 1969, p. 5-A, primera sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1970

11 de enero de 1970, p. 6-B, segunda sección.  
12 de abril de 1970, p. 13-A, primera sección.  
15 de abril de 1970, p. 4-B, segunda sección.  
16 de abril de 1970, p. 5-B, segunda sección.

21 de abril de 1970, p. 5-B, segunda sección.  
1 de mayo de 1970, p. 19-A, primera sección.  
3 de mayo de 1970, p. 3-A, primera sección.  
7 de mayo de 1970, p. 9-B, segunda sección.  
22 de mayo de 1970, p. 11-B, segunda sección.  
6 de junio de 1970, p. 12-B, segunda sección.  
7 de octubre de 1970, p. 5-B, segunda sección.  
18 de noviembre de 1970, p. 11-B, segunda sección.  
25 de noviembre de 1970, p. 5-B, segunda sección.  
15 de diciembre de 1970, p. 5-B, segunda sección.

*Óigame!*, Semanario libre al servicio de México, 6 de junio de 1970, II época, número 31, director y editor Ernesto Leal Flores, Editorial e Imprenta Plata, S. A., Monterrey, Nuevo León.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1971  
20 de julio de 1971, p. 7-A, primera sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1973  
22 de junio de 1973, p. 1, segunda sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1974  
5 de noviembre de 1974, p. 1, segunda sección.  
6 de noviembre de 1974, p. 1, segunda sección.  
14 de noviembre de 1974, p. 1, segunda sección.

*El Porvenir*, Monterrey, Nuevo León, 1975  
7 de enero de 1975, p. 7-A, primera sección.

## ENTREVISTAS

Ingeniero Anael Rodríguez Quiroga, 7 de junio de 2007.  
Señor Astolfo Flores Flores, 20 de junio de 2007.  
Arquitecto Alfonso Cañamar, 20 de junio de 2007.

SEGUNDA EDICIÓN

*Borgward en México*

Esta publicación se terminó de imprimir en  
marzo de 2025 en los talleres de Compañía Editorial Ultra,  
con domicilio en Centeno 162-2, Colonia Granja Esmeralda, C.P. 09810,  
Iztapalapa, CDMX.

El cuidado editorial estuvo a cargo del  
Fondo Editorial de Nuevo León.







## JUAN RAMÓN GARZA GUAJARDO

SABINAS HIDALGO, NUEVO LEÓN, 1958  
Investigador del Centro de Información de Historia Regional, Hacienda San Pedro Celso Garza Guajardo. Cronista oficial del municipio de General Escobedo. Ha publicado más de cuarenta obras y una gran cantidad de artículos, lo que le ha valido para obtener varios reconocimientos a lo largo de los años. Es autor de los libros *Capilla San Nicolás de Bari*, *Del yeso al bronce. Itinerario de los monumentos del general Mariano Escobedo*, *De la Merced de los Llanos del Topo a la comunidad del Topo de los Ayala*, *Escobedo: ciudad con destino* y *Frases célebres en la historia de México*, y *100 años de lucha libre de Monterrey*.



**LA AZAROSA HISTORIA** de la planta Borgward, inaugurada en General Escobedo, Nuevo León, el 18 de agosto de 1967 –cuando el municipio superaba apenas los cinco mil habitantes y no tenía aún la categoría de ciudad–, da buena cuenta tanto de los alcances de la voluntad humana como de su vulnerabilidad frente al tiempo y las circunstancias adversas.

Una saga casi igual de esforzada a la del fundador de la empresa automotriz asentada en Bremen, vivió en México el grupo de hombres que decidió unir inteligencias y capitales para traer desde Alemania la fragua original en la que se crearon los modelos ISABELLA y BORGWARD P100.

