

# Borgward en México

Hugo Valdés Manríquez  
hugoval63@yahoo.com.mx



## RESUMEN

*Este documento describe de manera breve la historia de la compañía fabricante de automóviles Borgward que hace cuarenta años se ubicó en Escobedo, Nuevo León. Se trató de una planta alemana que fue comprada incluyendo todos sus diseños para producir automóviles en México con partes en su mayoría mexicanas, y que finalmente tuvo una vida breve.*

## PALABRAS CLAVE

Borgward, automóvil, industria, México.

## ABSTRACT

*This document describes briefly the history of the automotive plant company Borgward, which forty years ago was located in Escobedo, Nuevo León. It was a German plant that was bought including all of its designs for producing an automobile in Mexico mostly with Mexican parts, and that finally had a short life.*

## KEYWORDS

Borgward, automobile, industry, México.

## 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 mil habitantes y no tenía aún la categoría de ciudad—, da buena cuenta de los alcances de la voluntad humana como de su vulnerabilidad frente al tiempo y las circunstancias adversas.

Un grupo de hombres decidió unir inteligencias y capitales para traer desde Alemania la fragua original en la que se crearon los modelos Isabella y el Borgward P100.

De entre ellos, sólo 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 limosinas —un modelo 30 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 la Mercedes Benz y la BMW, sin ser tan oneroso como cualquiera de ellas? Por más que los hombres que trasladaron la fábrica a



Artículo basado en el libro “Borgward en México”,<sup>1</sup> de Hugo Valdés y Juan Ramón Garza Guajardo, editado por el Fondo Editorial de Nuevo León y la Universidad Autónoma de Nuevo León.

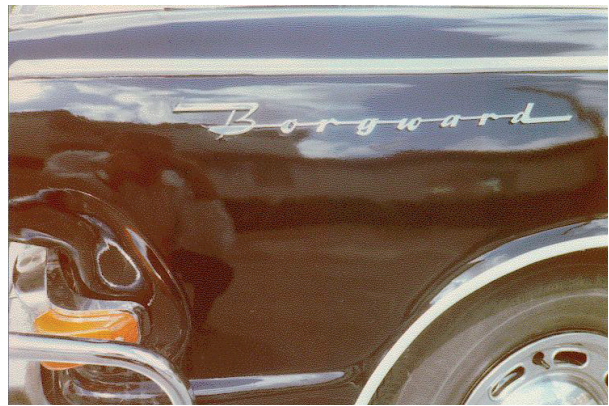
suelo mexicano hayan ambicionado que el nombre de Borgward se identificase con la industria automotriz regiomontana, y poco después abanderara la de todo el país, la realidad fue que el apellido del genio alemán terminó asociándose con el fracaso de un negocio descabellado y temerario, acaso condenado a fallar desde el momento en que se concibió.

Si bien para la marca Borgward el ciclo se había ya cerrado 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 millones (12 millones de dólares); o, en el colmo de la exageración, en 500 millones de pesos—; 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 mil 376 partes o piezas. Un rompecabezas tan complicado como el que enfrentaron al traducir del alemán al español 18 mil 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 íter 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 sólo 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).

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 60 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, completas, 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% 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 de (IMA), ningún país podía conceptuarse como verdaderamente industrializado.

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 mil 267 unidades, en un arranque y desarrollo más bien lentos —con una producción promedio de 100 automóviles al mes—, si se tiene en cuenta que los directivos calculaban construir, en el cenit de la producción, unas mil 500 unidades mensuales, es decir, 18 mil unidades al año.

## UN RUMOR FECUNDO

En 1960, la empresa que comercializaba los productos de Borgward en Estados Unidos, se declaró en quiebra. En ese año el diario *Spiegel* publicó un artículo en el que se daban detalles sobre las dificultades del complejo y el plan de rescate por parte del senado de la ciudad libre de Bremmen condicionado a que la empresa consiguiera a su vez un préstamo bancario de diez millones de marcos, pero antes de conseguirlos el gobierno de Bremmen la declaró insolvente y finalmente fue declarada en quiebra.

A pesar de este antecedente, 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 el mes de diciembre, en víspera de las fiestas navideñas, publicó un recuadro con la imagen del modelo Isabella, considerado “popular”, y su precio al público: 38 mil 500 pesos.

Los automóviles Borgward eran entonces de importación 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 Grupo 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.

## 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 (IMA)—precursora de Fabrica 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 IMA, y el tipo de 2 mil 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 e implementado 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 hoy día, cuatro décadas después de que se instalara la planta Borgward en General Escobedo,

Nuevo León, se tiene 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 refiere 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 Mexicana Automotriz, S. A., 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 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 México-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 fabricación 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 mil automóviles durante el primer año, 12 mil en el segundo, 15 mil en el tercero y 18 mil en el cuarto.

La planta Borgward de Monterrey proveería de partes y refacciones a 700 mil 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 mil pesos, la que posteriormente se podría elevar hasta el millón de pesos.

Se hizo también el anuncio de que vendrían 100 técnicos alemanes para asesorar al personal mexicano en la instalación del equipo, el cual, con un peso de aproximadamente 9 mil toneladas, ocuparía una superficie de cerca de 150 hectáreas, pero al final se redujo 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.

## LA PLANTA BORGWARD

En 1964 sólo se hizo mención de la planta Borgward en una breve información referente a la política de integración automotriz diseñada por el



Raúl Salinas Lozano, Enrique Strauss, José Santos de la Garza, Eduardo Livas, Adolfo López Mateos y Ernesto Santos Galindo frente a la maqueta de la planta el día de la inauguración.<sup>4</sup>

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 se verificó también este año, aunque no se publicitó con bombo y platillo: Impulsora Mexicana Automotriz cambiaba su denominativo social por el de Fábrica Nacional de Automóviles, S. A.

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 mil; César Santos Galindo, con 50 mil; Gabriel Alarcón, con 100 mil; Tráilers de Monterrey, representada por Gregorio Ramírez hijo, con 100 mil; William L. Kane, con 100 mil; Gregorio Ramírez hijo, con 963 mil 450; y Luis Santos de la Garza, con 5 mil.

Así, se encontraban representadas en la asamblea un millón 428 mil 450 acciones del total de un millón 632 mil 520 que constituían entonces el capital suscrito y pagado de IMA, por lo que se consideró 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.

En el *El Porvenir* no se dejaron de hacer nuevas precisiones sobre el proceso de instalación: se transportaron 8 mil 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 serían de fabricación nacional; Borgward sería además la empresa pionera en maquinar partes para coches de cualquier marca.

El primer edificio que se empezó a construir fue el de Maquinado, de una superficie de 12 mil 800 metros cuadrados, donde se instalarían 425 máquinas-herramienta para fabricar conjuntos mecánicos automotores como el motor, la transmisión, el



Entrada principal a la empresa FANASA, en los setenta.<sup>5</sup>

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 mil o 2 mil 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 mil 800 voltios. Se construirá también una estación reductora de 110 mil a 13 mil 200 voltios, y se contaría con un transformador de 20 mil kilovatios, de 110 mil a 130 mil 800 voltios

## 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: se hallaron los fósiles de varios animales prehistóricos.

Una nota periodística posterior detalla la información de este hecho:

*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 mil a 25 mil 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 de 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.*

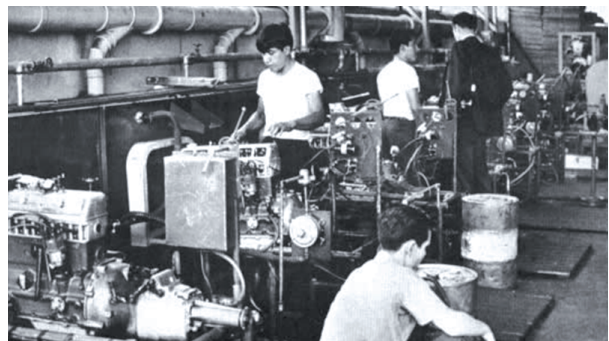
*Ahora, de acuerdo con las características, los enviados de ese instituto determinaron que los sedimentos y diferentes capas y estratos geológicos, en los que se encuentran los restos óseos mencionados, son antiguos depósitos lacustres, por lo que se determina que en la época en que existieron esos animales,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

Al otro día, el periódico publicó un simpático cartón en el que dos hombres de negocios comentaban el hallazgo del mamut. 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



Prueba de asentamiento de motores, la cual duraba tres horas, parte de las pruebas de calidad.<sup>5</sup>

piezas a la Ciudad de México para su estudio y que el personal del INAH recomendara 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 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 San Bernabé de las Casas, ubicado en Mina, Nuevo León.

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

A lo mucho que Fanasa ayudó al lugar donde ésta se afincara 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.

## 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 realizaban también las pruebas de los motores dinámómetros.

La nave de Ensamblado, con una superficie de 10 mil 400 metros cuadrados (o 10 mil 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 mil 500 metros cuadrados. Los trabajadores de este departamento —reputado como el mejor de la República— cumplían 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 700 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, que 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:

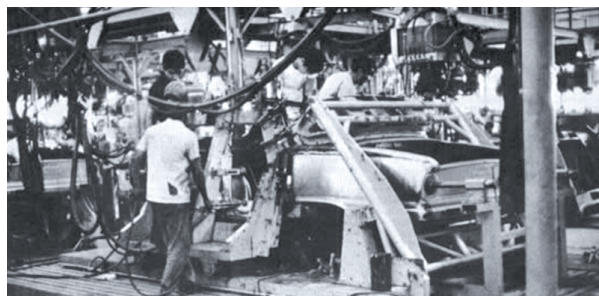


*La construcción de la primera nave, llamada de Maquinado, se comenzó en 1964, así como unas oficinas adosadas al lado norte, donde se ubicaron la dirección general, las oficinas técnicas, el archivo general y el comedor, y en la entrada principal se encontraban otras oficinas provisionales, donde se 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; 12 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*



Área de pintura de la línea de producción de Borgward en Monterrey, México.<sup>5</sup>

*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, etc.*

*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 estaban canalizados hacia esta fosa.*

*El lunes 6 de junio de 1966 el periodista regiomontano Hugo L. del Río publicó en *El**

*Porvenir* una crónica-reportaje sobre la gestación y desarrollo de la presa Borgward en México en la que menciona que:

*La ley obligaba 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 Frehn, jefe de relaciones públicas y ventas de Fanasa*

*¿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 800 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.*

## 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 de 1967, a Fanasa con motivo de la inauguración de la planta Borgward y la salida del primer vehículo de esta marca. Octaviano Campos Salas, secretario de Industria y Comercio se encargó de poner en marcha la planta.

Gregorio Ramírez, Eduardo Livas Villarreal y Octaviano Campos salas pronunciaron sendos discursos sobre la apertura de la planta, el primero de ellos mencionó que:

*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.*

*Las consideraciones anteriores explican la satisfacción que tenemos por haber llegado a esta etapa dijo Eduardo Livas Villarreal, 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.*

Y así como Borgward estaría presente en los Juegos Olímpicos y 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 la 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, 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.

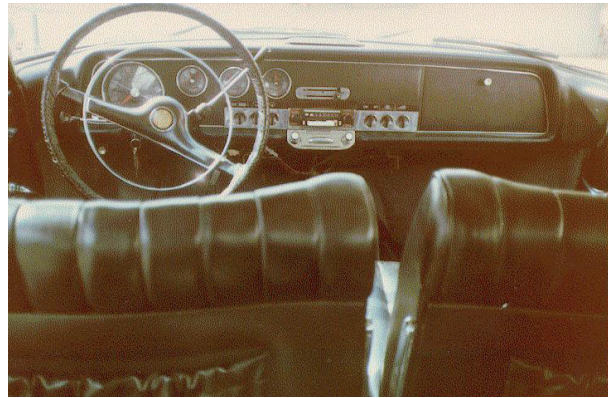
## EL PRINCIPIO DEL FIN

En 1969, hubo más actividades 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, sólo 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 mil pesos...

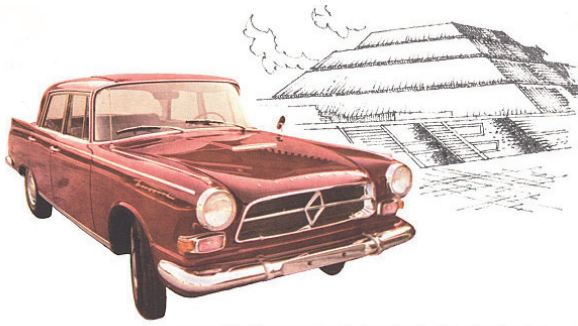


Sin embargo, las cosas darían un giro a fines de julio: en asamblea reciente se había conformado un nuevo consejo, en el que no figuraban más los nombres de Gregorio Ramírez hijo, William L. Kane, Carlos Maldonado y demás. Ahora Dámaso Murúa Beltrán se desempeñaba como presidente; Humberto J. Lozano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

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



### **BORGWARD 230 GL 1970**

Anuncio publicitaria del auto borgward "mexicano" en 1970.<sup>4</sup>

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.

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.

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. Éste 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 II 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 mil unidades están exhibiéndose inútilmente en toda la República, como parte de una cuota de producción original de 6 mil 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.*

## 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.

Sólo 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 la Sociedad Mexicana de Crédito Industrial (Somex).

La maquiladora trabajaría para Diesel 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 mil unidades, si bien se contaba con capacidad para producir hasta unas 20 mil 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 Zirión, director del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt); Fernando Rafael, subsecretario del Patrimonio Nacional; y Jesús Puente Leyva, director adjunto de Nafinsa.

Pero en las 58 hectáreas del predio donde se afincó la desaparecida Fanasa no sólo operaría la Maquiladora Automotriz Nacional. Poco después de que se reabriera la planta, Ignacio L. Madrazo, gerente general de Crédito de Nafinsa, hizo mención

del apoyo de 85 millones de pesos que se le había otorgado a la empresa de participación estatal mayoritaria Dina-Rockwell Nacional (Dirona). Junto con la estadounidense Rockwell, Diésel Nacional fabricaría ejes automotores que generarían ahorro —al no tener ya que importarlos— y divisas por sus exportaciones a Estados Unidos y el Canadá.

Cabe señalar que Dirona ha tenido un desarrollo fabril exitoso. Desde 1975 en que se creó con dicho nombre, a la fecha en que lleva el de Sistemas Automotrices de México, S. A. de C. V. (Sisamex), ha destacado como una empresa de clase mundial dedicada a la fabricación de ejes, cardanes y frenos de aire para vehículos pesados.

Una de las más representativas de Ciudad General Escobedo, la firma Sisamex se alza hoy en el mismo espacio que ocupara 40 años atrás la planta Borgward, la que, pese a su historia marcada por el fracaso, paradójicamente les brindó los mejores augurios a sus continuadoras, allanándoles el camino y definiendo, antes que ninguna otra empresa de su magnitud, la vocación industrial de esta parte del noreste mexicano.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Hugo Valdés y Juan Ramón Garza Guajardo. Borgward en México. Editado por el Fondo Editorial de Nuevo León, y la Universidad Autónoma de Nuevo León. pp.112. Monterrey, México, 2008.
2. Archivo Histórico Municipal de Ciudad General Escobedo, Nuevo León, Sección Correspondencia de Alcaldes, año 1967, cajas 13 y 14, oficios diversos.
3. Periódico el Porvenir. Hemeroteca Digital El Porvenir. [www.hemerotecaelporvenir.com.mx](http://www.hemerotecaelporvenir.com.mx)
4. Borgward-El único carro 100% mexicano. SkyscraperCity. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=201829>. Consultado el 16 feb 2010.
5. Leonard E. Sabal. Conozca usted el Borgward. Mi Mecánica Popular. <http://www.mimecanicapopular.com/verautos.php?n=83>. Consultado el 16 feb 2010.