

EL GRUPO INDUSTRIAL RAMÍREZ Y LA EMPRESA TRAILERS DE MONTERREY, S. A. DE C.V: APUNTES SOBRE SUS ORÍGENES Y CONSOLIDACIÓN (1946-1963)

■ Emilio Machuca Vega*

La empresa Tráilers de Monterrey, S. A., principal subsidiaria del Grupo Industrial Ramírez, jugó un papel destacado en el escenario industrial nuevoleonés a partir de la década de 1950 y durante toda la segunda mitad del siglo XX, llegando a adquirir carácter internacional dadas las exportaciones realizadas.

El propósito de la presente colaboración es entender la relevancia del Grupo Industrial Ramírez en general, y de Tráilers de Monterrey, S. A. en particular, revisando los antecedentes y orígenes del corporativo, así como las circunstancias en que se produjo su consolidación inicial.

1. PLANTEAMIENTO

Al referirse a la historia industrial de Monterrey, resulta imposible no remitirse a las empresas y fábricas que han sido emblemáticas, tales como la Compañía Fundidora de Fierro y Acero o la Cervecería Cuauhtémoc. Sin embargo, otros emporios industriales regiomontanos igualmente relevantes han sido escasamente abordados por los historiadores locales. Tal es el caso del Grupo Ramírez, fundado por don Gregorio Ramírez González en el municipio de San Nicolás de los Garza, Nuevo León, a mediados del siglo XX. La implementación de innovaciones en el ramo del autotransporte, le valieron a dicha empresa adquirir una fama que rebasó las fronteras nuevoleonésas y mexicanas.

El presente trabajo parte de la siguiente pregunta-

*Cronista Oficial de la Ciudad de General Escobedo, Nuevo León, becario del programa Generación Bicentenario y miembro de la Sociedad Nuevoleonés de Historia, Geografía y Estadística y de la Asociación Estatal de Cronistas de Nuevo León "José P. Saldaña". Ha publicado artículos en las revistas Atisbo, Actas y Memoria Universitaria.

Trabajo presentado en el I Seminario sobre Patrimonio Industrial de Monterrey, encuentro organizado por el Consejo para la Cultura y las Artes de Nuevo León, el Archivo General del Estado de Nuevo León y el Parque Fundidora, y que tuvo lugar el 8 de mayo de 2015.

problema: ¿cómo y bajo qué condiciones se consolidó Tráilers de Monterrey, S. A. hasta constituirse en un emporio de carácter internacional? Se tratará de obtener una aproximación del destacado papel que jugó el Grupo Ramírez en función de los nuevos mecanismos y diseños que gradualmente se fueron empleando en los procesos de fabricación, razón por la cual los modelos que se producían eran adquiridos continuamente tanto a nivel nacional como en el extranjero. Además, se considerarán factores propios del contexto de la época, como el modelo de sustitución de importaciones impuesto por el Estado post revolucionario.

En el primer apartado se abordarán algunas aportaciones que en la historiografía local se han hecho sobre el Grupo Industrial Ramírez; en segundo lugar, se revisarán los antecedentes de dicha empresa, interpretando algunos aspectos mediante el uso de las categorías de análisis pertinentes; en tercer lugar, se expondrá lo relativo a la constitución del Grupo Industrial Ramírez, en sus primeros años; finalmente se formularán algunas conclusiones generales.

2. APORTACIONES AL ESTUDIO DEL GRUPO INDUSTRIAL RAMÍREZ

El historiador Héctor Jaime Treviño Villarreal (n.1948) publicó en 1984 el trabajo intitulado: "San Nicolás de los Garza: páginas de su historia", en coautoría con Celso Garza Guajardo y Gustavo Garza Guajardo. La investigación buscaba constituirse en una detallada semblanza histórica del municipio nicolaíta, partiendo desde su fundación y abarcando diversos aspectos hasta la actualidad. Ello explica el que, en el capítulo sobre las industrias, se dedicara un apartado a la historia de Tráilers de Monterrey, brindando además algunos datos biográficos de su fundador, Gregorio Ramírez González. En la historiografía local, éste es quizá el primer trabajo que abordó al Grupo Industrial Ramírez, ya que al bosquejar la biografía del fundador, Treviño Villarreal expone las dificultades para encontrar

fuentes de información que permitieran un estudio detallado, afirmando que “buscamos aquí y allá datos acerca de su vida, hasta que por fin en una biblioteca de la localidad [...] encontramos lo que tanto buscamos, los datos biográficos de don Gregorio”³.

Treviño Villarreal explica cómo, a partir del establecimiento de un pequeño taller de reconstrucción de tracto camiones en 1946, gradualmente se fue consolidando toda una industria automotriz, destacada por ser “la primera empresa totalmente nacional para la fabricación de vehículos pesados para el transporte de personas y efectos”⁴. El hecho de que, para el año en que se publicó dicho trabajo, el Grupo Industrial Ramírez todavía existía, explica el que se hable del corporativo en tiempo presente, como una empresa exitosa a nivel internacional. Queda pendiente, la realización de un futuro estudio que aborde también la decadencia y desaparición del Grupo Ramírez.

La principal fuente de consulta fue la revista “Industria”, en su edición del mes de septiembre de 1971, edición conmemorativa del Vigésimo Quinto Aniversario de la fundación de Tráilers de Monterrey, S. A. Referente a dónde se consultó dicho ejemplar, solo se afirma que fue localizada “en una biblioteca de la localidad”⁵.

En 2008, el historiador Juan Ramón Garza Guajardo (n.1958) y el escritor Hugo Valdés (n.1963) publicaron “Borgward en México”, estudio en el que abordan la historia de Fábrica Nacional de Automóviles, S. A. (FANASA), empresa regiomontana que produjo el automóvil marca Borgward. Aunque el trabajo está centrado específicamente en una compañía, brinda elementos relevantes para el análisis del Grupo Ramírez. Por ejemplo, al explicar la compra de la marca Borgward por parte de una comisión de accionistas bajo la firma Impulsora Automotriz Mexicana, S. A., se afirma que “debió influir el 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”⁶.

Las principales fuentes consultadas fueron documentos del Archivo Municipal de General Escobedo, Nuevo León, así como varios números de las publicaciones periódicas *El Porvenir* y *Óigame!*. También se realizaron algunas entrevistas a personas que estuvieron cercanas a la Planta Borgward mientras se mantuvo en operación.

En 2011 el Ayuntamiento de San Nicolás de los Garza auspició la publicación del libro “Preguntas y respuestas sobre... La Historia de San Nicolás de los Garza”, trabajo monográfico cuya investigación quedó a cargo de Sandra Flores (n. ¿?). Pese a que en una sección del libro se hacen algunos comentarios sobre don Gregorio Ramírez y su empresa⁷, dicho apartado tomó como fuente de consulta el ya mencionado trabajo de Treviño Villarreal, conclusión derivada de los paralelismos que se pueden identificar entre ambos escritos.

Fuera de estos trabajos, el Grupo Industrial Ramírez figura en la historiografía nuevoleonense apenas como un dato estadístico, o como un nombre situado a la par de otros grupos industriales regiomontanos. Así se encuentra en trabajos como “Industria, comercio, banca y finanzas en Monterrey, 1890-2000”⁸ de Óscar Flores Torres, o en “Consolidación corporativa y crisis económica en Monterrey, 1970-1982”⁹ de Lylia Palacios Hernández.

3. ANTECEDENTES

Gregorio Ramírez González nació en la villa de Sabinas Hidalgo, Nuevo León, el 30 de marzo de 1913. Dada las precarias condiciones económicas de su familia, no pudo concretar estudios más allá del quinto grado de primaria¹⁰. Sin embargo, su ingenio y capacidad emprendedora lo llevaron a

3 Treviño Villarreal, Héctor Jaime, *et. al.* (1984). *San Nicolás de los Garza. Páginas de su Historia*. San Nicolás de los Garza, México: Republicano Ayuntamiento de San Nicolás de los Garza, pp. 252, 253.

4 *Ibid.*, p. 251.

5 *Ibid.*, p. 252.

6 Garza Guajardo, Juan Ramón y Hugo Valdés (2008). *Borgward en México. Monterrey*, México: Fondo Editorial Nuevo León/Universidad Autónoma de Nuevo León, pp. 23 y 24.

7 Flores, Sandra (2011). *Preguntas y respuestas sobre... San Nicolás de los Garza*. San Nicolás de los Garza, México: Ayuntamiento de San Nicolás de los Garza, pp. 98-100.

8 Flores Torres, Óscar (2011). *Industria, comercio, banca y finanzas en Monterrey, 1890-2000*. Monterrey, México: Centro de Estudios Históricos UDEM, p. 58.

9 Palacios Hernández, Lylia (2007). Consolidación corporativa y crisis económica, en Ortega Ridauro, Isabel (coord.). *Nuevo León en el siglo XX. La industrialización: del segundo auge industrial a la crisis de 1982*. Tomo II. Monterrey, México: Fondo Editorial Nuevo León, p. 215.

establecer el 2 de agosto de 1946 un pequeño taller de reparación de tractocamiones, así como de importación de remolques, utilizando tecnología de la Fruehauf Corporation (con sede en Detroit, EE.UU.). Así nació Fruehauf Tráilers de Monterrey, S. A. de C.V., cuya planta se encontraba a un costado de la Carretera Nacional km. 1003 (hoy Avenida Universidad, a la altura del Estadio Universitario)¹¹, en el municipio de San Nicolás de los Garza, Nuevo León. Evidentemente, tanto el campo de acción como la presencia en el mercado de esta empresa, fueron de escasas dimensiones en su fase primigenia. Corresponde en esta etapa a lo que Alfred Chandler denominó “pequeña empresa familiar”, caracterizada, entre otras cosas, por la comercialización de uno o un reducido tipo de productos, la operación dentro de un espacio geográfico limitado y una dirección exclusivamente unipersonal¹².

No obstante, para 1952, a escasos seis años de su conformación, Tráilers de Monterrey, S.A. de C.V. ya gozaba de una constitución sólida que propició el que dejara de limitarse a la reparación e importación, y optara por la fabricación, primero de semirremolques y posteriormente de distintos tipos de vehículo. En un lapso relativamente breve, pasó de ser una empresa tradicional a una “empresa moderna” (categoría analítica igualmente acuñada por Chandler) dónde la producción se diversificó notablemente, su área geográfica de operación se expandió, pudiendo comercializar en diversas partes del mundo, y la dirección de la empresa se reestructuró. Dados los altos costos que implicaba el seguir importando materiales de Fruehauf Corporation, en EE.UU., se comenzaron a adquirir insumos procedentes de industrias locales, lo cual permitió ahorros de cerca del 90%, traducándose en costos más bajos para los vehículos¹³. Este cambio de proveedores se produjo en el contexto del modelo

de sustitución de importaciones, política impulsada por el Estado mexicano y cuya finalidad era dinamizar la economía del país¹⁴.

En este punto, es de vital importancia entender la dinámica de una entidad industrial. Oliver Williamson define a la empresa como “una estructura de gobernación (que es una creación organizativa) en la cual la estructura interna tiene propósito y efecto económico”¹⁵. Es decir, una corporación no se trataría de una simple entidad productora de bienes o servicios de manera automatizada, sino que implica toda una estructura organizada jerárquicamente, donde se toman las decisiones que afectan el curso de la producción y distribución. La empresa se entiende como un “nexo de contratos”, ya que en su interior se definen las transacciones entre los distintos agentes que afectan la economía corporativa (empleados, proveedores, clientes, inversionistas, entre otros.)¹⁶. Ello explicaría cómo, las empresas que llegan a constituirse en grandes emporios industriales, terminan por entrar en periodos de crisis o, incluso, desapareciendo.

4. GRUPO INDUSTRIAL RAMÍREZ

La empresa gradualmente fue produciendo nuevos transportes de todo tipo, basados en diseños y modelos propios. Para clasificarlos, se denominó “Sultana” a los diversos modelos de autobuses, y “Ramírez” a los vehículos de carga. Así se fue constituyendo un grupo¹⁷ que, si bien era dirigido por don Gregorio Ramírez (y en parte a él se debían los adelantos tecnológicos y el notable éxito de la compañía), estaba compuesto por los siguientes socios: Raúl Ramírez, Gustavo Ramírez, Juan Manuel Ramírez, Guadalupe Ramírez, Francisco Ramírez, Ernesto Ramírez (todos hermanos) y Humberto Ruisildi. El grupo dejó de ejercer el control únicamente sobre Tráilers de Monterrey, S. A. de C.V., ya que algunos hijos de don Gregorio fundaron sus propias empresas, igualmente orientadas al

10 Treviño Villarreal, Héctor Jaime (2006). Don Gregorio Ramírez González, en *Consejo de la Historia y Cultura de Sabinas Hidalgo* [En línea; consultado el 23 de abril de 2015]. Disponible en: <www.consejodehistoria.org/articulos/7-historias-de-sabinas/32-don-gregorio-ramirez-gonzalez>

11 Ramírez Lozano, José (2010). Sultana (1ª parte), en *Retro Buses* [En línea; consultado el 27 de abril de 2015]. Disponible en: <http://retrobuses.blogspot.mx/2010/06/sultana-1a-parte_07.html>. Nota: aunque se trata de un sitio no oficial, el autor evidenció una exhaustiva consulta en los periódicos de la época.

12 Ramírez Osorio, M.E. (2005) *Teoría de la Empresa: el Caso de Comex*. Tesis de Licenciatura. Departamento de Administración de Empresas, Escuela de Negocios, Universidad de las Américas Puebla, capítulo 3.

13 *El Porvenir*, 13 de enero de 1954.

14 Hernández Romo, Marcela (2004). *La cultura empresarial en México*. México, D.F.: Universidad Autónoma de Aguascalientes/H. Cámara de Diputados, LIX Legislatura, p. 85.

15 Williamson, Oliver. La nueva economía institucional: balance y perspectivas. *Revista BCV*, vol. XV, núm. 1, 2001. Banco Central de Venezuela, p. 16.

16 Ramírez Osorio, M.E., *Op. Cit.*, capítulo 2

17 La historiadora Lylia Palacios Hernández sitúa la conformación del Grupo Industrial Ramírez en 1981. Véase Palacios Hernández Lylia, *Op. Cit.*, p. 215.

ámbito automotriz, además de que los socios fueron adquiriendo acciones en otras corporaciones, algunas de ellas son:

- *Industria Automotriz S. A. (IASA)*: Se fundó en 1957 siendo don Gustavo Ramírez su director general, con la finalidad original de fabricar asientos para autobús y tractocamiones. A partir de 1963 comienza a elaborar “rims, bases para camión y ruedas automotrices, posteriormente incrementa su línea de productos a estampados automotrices y dados y herramientas para el mismo sector automotriz”¹⁸.

- *Berg de México*: Fundada en 1964, y renombrada como “Industrias Vortec S. A.” En 1982, su producción se componía por frenos de aire para vehículos pesados.

- *Fábrica Nacional de Automóviles, S. A. (FANASA)*: Fundada en 1962 bajo el nombre original de “Impulsora Mexicana de Automotriz”, la planta se encontraba ubicada en el municipio de General Escobedo. Don Gregorio asumió personalmente la presidencia de la compañía, misma que fue capaz de crear el automóvil Borgward, considerado como el único 100 por ciento mexicano¹⁹.

En 1954 la ciudad de Monterrey fue visitada por Guillermo Riveroll, gerente general del Banco Nacional del Transporte, S. A., así como por consejeros de esta institución. La finalidad de su periplo era conocer el potencial de las industrias dedicadas a la fabricación y ensamble o armadura de carrocerías para vehículos de pasajeros y de carga, con el objetivo de poder implementar un programa que beneficiara a las industrias automotrices del país. Tráilers de Monterrey, S. A. fue una de las empresas visitadas, misma que para entonces ya contaba con instalaciones de considerables dimensiones, maquinaria moderna y una producción caracterizada por sus diseños innovadores. Riveroll incluso tuvo la oportunidad de conducir uno de los autobuses sobre la Carretera Nacional, indicando posteriormente que el vehículo era tan ligero como un automóvil liviano²⁰.

Para 1956 la empresa ya contaba con 400 operarios, 40 de los cuales eran mujeres, que laboraban en el ensamble, terminación de los equipos, pintura, colocación de vidrios y cristales. Su producción mensual rondaba en alrededor de diez tráilers y 70 u 80 autobuses, sin tomar en cuenta los trabajos que aún realizaba en el ramo de reparaciones²¹. En ese mismo año, la compañía recibió la visita del Doctor Giustino Arpesani, Embajador de Italia, con el motivo de subrayar la relación de intercambio industrial y comercial que existía entre los dos países.

En cuanto a los diseños introducidos por Tráilers de Monterrey, S. A., se ha dicho ya que los primeros semirremolques para cargas pesadas se empezaron a producir en 1952, con insumos comprados en la misma ciudad de Monterrey. En 1954 se fabricaban los Ómnibus “Integrales”, cuya marca llevaría el nombre de “Sultana” al año siguiente.

En la década de 1960 Tráilers de Monterrey empezó a rebasar las fronteras nacionales, ya que en 1963 inició las primeras exportaciones a Perú. El periódico *El Porvenir* afirmaba que “con la venta de dichos vehículos Monterrey se pone a la cabeza de las ciudades industriales del país en cuanto a la venta de productos nacionales en los mercados latinoamericanos de ALALC [Asociación Latinoamericana de Libre Comercio]”²².

5. CONSIDERACIONES FINALES

Cabría concluir con una breve reflexión que permita entender los orígenes y desarrollo alcanzado por Tráilers de Monterrey, S. A. en un periodo bastante corto. La consolidación de esta empresa obedeció, entre otros factores, a las directrices económicas que se impusieron en México entre 1950 y 1960 ya que durante ese periodo, el Estado se interesó por impulsar la industrialización del país. En este sentido, Gregorio Ramírez González supo adecuar el devenir de su empresa a las políticas que se iban imponiendo a nivel nacional. Se evidencia, por ejemplo, el proteccionismo mexicano y la sustitución de importaciones en el hecho de que, en la década de 1950, Tráilers de Monterrey dejó de adquirir insumos de los EE.UU. y optó por proveedores locales.

18 Industria Automotriz, S.A. de C.V. (s/f) en *ComercioMéxico.com* [En línea; consultado el 27 de abril de 2015]. Disponible en: <<http://www.comerciomexico.com/finanzas/iasa/compania.php>>

19 Garza Guajardo, Juan Ramón y Hugo Valdés, *Op. Cit.*, p. 35

20 *El Porvenir*, 13 de enero de 1954.

21 *El Porvenir*, 8 de diciembre de 1956.

22 *El Porvenir*, 18 de enero de 1963.

El grado de desarrollo adquirido por la empresa se deja entrever no sólo en el crecimiento y acondicionamiento de las instalaciones, sino en la visita de personajes destacados a nivel nacional e internacional, en las exportaciones que se realizaron en algunos países de América Latina, y en la constitución definitiva del Grupo Industrial Ramírez.

Por último, vale la pena reiterar la necesidad de un estudio más profundo y riguroso que permita no sólo rescatar la historia del Grupo Industrial Ramírez, sino que dé cuenta de las circunstancias en que se produjo su ascenso y declive, y examine la influencia que el corporativo ejerció en los mercados nacionales y extranjeros.

FUENTES DE CONSULTA

Hemerografía.-

El Porvenir, 13 de enero de 1954; 8 de diciembre de 1956; 18 de enero de 1963.

Bibliografía

Flores, Sandra (2011). *Preguntas y respuestas sobre... San Nicolás de los Garza*. San Nicolás de los Garza, México: Ayuntamiento de San Nicolás de los Garza.

Flores Torres, Óscar (2011). *Industria, comercio, banca y finanzas en Monterrey, 1890-2000*. Monterrey, México: Centro de Estudios Históricos UDEM.

Garza Guajardo, Juan Ramón y Hugo Valdés (2008). *Borgward en México*. Monterrey, México: Fondo Editorial de Nuevo León y Universidad Autónoma de Nuevo León.

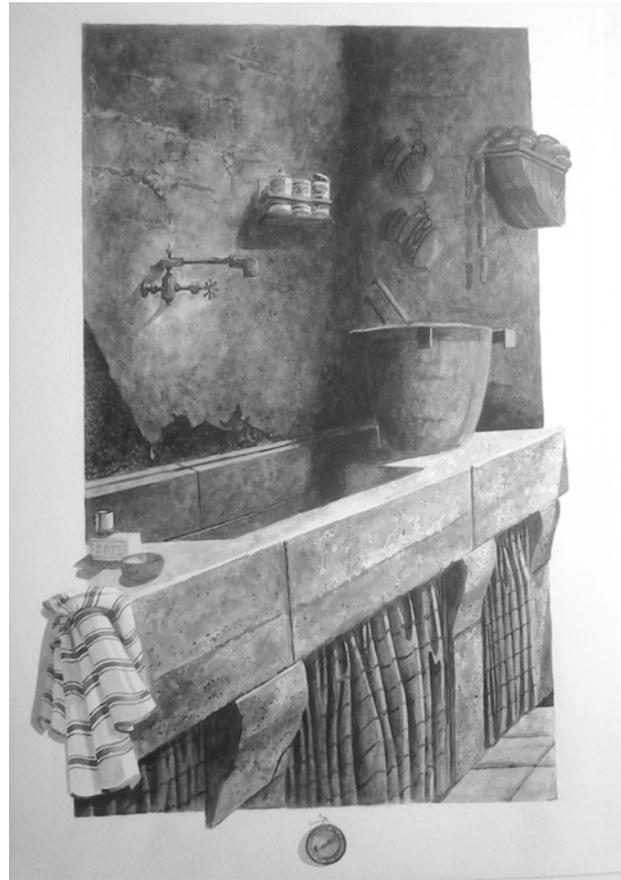
Hernández Romo, Marcela (2004). *La cultura empresarial en México*. México, D.F.: Universidad Autónoma de Aguascalientes/H. Cámara de Diputados, LIX Legislatura.

Palacios Hernández, Lylia (2007). Consolidación corporativa y crisis económica, en Ortega Ridaura, Isabel (coord.). *Nuevo León en el siglo XX. La industrialización: del segundo auge industrial a la crisis de 1982*. Tomo II. Monterrey, México: Fondo Editorial Nuevo León.

Ramírez Osorio, M.E. (2005) *Teoría de la Empresa: el Caso de Comex*. Tesis de Licenciatura. Departamento de Administración de Empresas, Escuela de Negocios, Universidad de las Américas Puebla.

Treviño Villarreal, Héctor Jaime, et. al. (1984). *San Nicolás de los Garza. Páginas de su Historia*. San Nicolás de los Garza, México: Republicano Ayuntamiento de San Nicolás de los Garza.

Williamsom, Oliver. La nueva economía institucional: balance y perspectivas. *Revista BCV*, vol. XV, núm. 1, 2001. Banco Central de Venezuela.



Cocina rustica

FUENTES ELECTRÓNICAS

Industria Automotriz, S.A. de C.V. (s/f) en *ComercioMéxico.com* [En línea; consultado el 27 de abril de 2015]. Disponible en: <<http://www.comerciomexico.com/finanzas/iasa/compania.php>>

Ramírez Lozano, José (2010). Sultana (1ª parte), en *Retro Buses* [En línea; consultado el 27 de abril de 2015]. Disponible en: <http://retrobuses.blogspot.mx/2010/06/sultana-1a-parte_07.html>.

Treviño Villarreal, Héctor Jaime (2006). Don Gregorio Ramírez González, en *Consejo de la Historia y Cultura de Sabinas Hidalgo* [En línea; consultado el 23 de abril de 2015]. Disponible en: <www.consejodehistoria.org/articulos/7-historias-de-sabinas/32-don-gregorio-ramirez-gonzalez>