

#### GENERALIDADES

Uno de los medios más económicos de transporte es la bicicleta. En algunos países europeos ha mantenido su gran popularidad; en otras naciones su uso se ha extendido notablemente en los últimos años, principalmente en países industrializados en donde ha sobrevenido un auge inusitado que se ha reflejado en estímulos a la producción y al comercio mundial. Entre los factores conocidos que han apoyado la demanda destacan los siguientes: *a)* el bajo costo respecto a otros vehículos y menores gastos por depreciación y mantenimiento en el transcurso de los años; *b)* el mayor número de horas de descanso que ha generado el progreso; *c)* la publicidad que promueven las empresas por medio de figuras destacadas en el deporte de ciclismo; *d)* la aparición de nuevos y atractivos modelos, más ligeros para ser utilizados tanto por deportistas como por aficionados, y *e)* la recomendación de los médicos para realizar ese ejercicio en los pedales a fin de mantenerse saludable o prevenir enfermedades.

Ha habido otros elementos que recientemente han dado un mayor impulso a la adquisición mundial de bicicletas, entre ellos sobresalen los movimientos sociales en contra de la contaminación ambiental, uno de cuyos principales factores es el empleo de vehículos de combustión interna. Algunos gobiernos han respondido en apoyo de esta corriente social y han recomendado usar la bicicleta, para lo cual han extendido o iniciado la construcción de ciclistas y han dado mayor seguridad a los ciclistas. La demanda de bicicletas se ha visto favorecida también por el encarecimiento de los energéticos.

#### SITUACION NACIONAL

##### *Características de la industria*

Como en las estadísticas oficiales no se identifican los datos para bicicletas, se realizó una investigación directa en los centros productores respectivos que permitió captar la siguiente información.

La fabricación de bicicletas en México se inició poco después de concluida la segunda guerra mundial. A principios de 1974 había 5 fábricas que producen las unidades completas y 19 talleres que elaboran las partes y refacciones para esos vehículos, además de un número no determinado de ensambladores diversos que adquieren los materiales y que integran el producto bajo su marca.

Se estima que a principios de 1974 las 5 fábricas tenían

Nota: El presente estudio fue elaborado por el Lic. Miguel Alvarez Uriarte en colaboración con el Lic. Abraham Ferrusquía Villafranca y el señor Jaime Velázquez Toledo.

inversiones por 378 millones de pesos y un capital social de 126 millones de pesos; el número de trabajadores era de 3 300.

##### *Producción y consumo*

Acer-Mex, S. A., es la empresa más importante de América Latina debido a lo moderno de su maquinaria y equipo. Su producción cubre cerca del 50% del total de unidades fabricadas en México. Ha logrado un mayor grado de integración vertical, estimándose que depende en 10 a 15 por ciento de materiales importados que no se manufacturan en el país; es la única empresa que casi no necesita de proveedores nacionales de partes. Esta dependencia varía según el tipo de bicicleta; la llamada "turismo" se integra totalmente con insumos nacionales y sólo en ocasiones se necesita adquirir en el exterior alguna de sus partes; en los otros modelos se importa el 5% para la bicicleta juvenil o de temporada y la de carrera o profesional necesita complementarse en un 40% del valor de la unidad con materiales que no se producen en el país.

Las otras empresas dependen en mayor proporción en sus abastecimientos; Bicicletas de México, S. A., produce sus propias piezas para el ensamble en un 75-80 por ciento, disminuyendo este porcentaje en las siguientes fábricas hasta llegar a Industrias Récord que se autoabastecen de materiales que cubren del 30 al 35 por ciento de las unidades y algunos ensambladores producen solamente del 10 al 15 por ciento de sus componentes. Esto hace que los fabricantes de bicicletas recurran a la empresa más grande competidora para surtirse de materiales, así como a los demás proveedores; cuando no se producen en el país tienen que efectuar importaciones.

En el cuadro 1 aparecen estimaciones de la producción mexicana de bicicletas por principales empresas; todas ellas han elevado su fabricación. El total ha estado subiendo constantemente, de 352 000 unidades en 1970 a 500 000 en 1973, calculándose que para 1974 ascienda a 562 000 unidades. El valor de la producción en 1973 se estima en 300 millones de pesos; para este año por clases de bicicletas alrededor del 60% corresponde a la bicicleta de "turismo", le siguen la juvenil o de temporada con 30% y la de carreras con el 10% restante.

La evolución en la producción ha seguido el ritmo de la demanda interna, habiéndose realizado desde hace poco tiempo algunos volúmenes de exportación. Hay cierta estacionalidad en la producción de bicicletas pequeñas o medianas, cuya mayor demanda se acentúa hacia fines de año.

Las cifras de producción también indican el comportamiento de la capacidad instalada que ha estado ampliándose en forma regular. Probablemente exista un exceso de capacidad productiva que permita expandir a corto plazo en 40% o más la producción nacional, en ausencia de nuevos proyectos de gran envergadura. Sin embargo, esta capacidad excedente —observan

CUADRO 1

*Producción estimada de bicicletas  
(Unidades)*

<i>Empresas</i>	<i>1970</i>	<i>1971</i>	<i>1972</i>	<i>1973</i>	<i>1974</i>
<i>Total</i>	<i>352 000</i>	<i>396 000</i>	<i>445 000</i>	<i>500 000</i>	<i>562 000</i>
Acer-Mex, S. A., Avenida 1 No. 4, Naucalpan, estado de Méx.	170 500	191 000	215 600	238 000	267 512
Bicicletas de México, S. A., Pino No. 427, Col. Sta. María Insurgentes	79 000	92 300	98 900	112 000	125 888
Bicicletas Cóndor, S. A., Calzada Tlaquepaque No. 1970, Guadalajara, Jal.	42 250	47 500	53 400	60 000	67 440
Potosí Industrial, S. A., kilómetro 422, Carretera Central, San Luis Potosí, SLP	28 160	31 700	35 600	40 000	44 960
Industrias Récord, S. A., Calzada de la Naranja No. 158, Naucalpan, estado de México	17 500	18 000	24 000	30 000	33 720
Ciclo-Partes, S. A., <sup>a</sup> Escuela Médico Militar No. 14-C, México, D. F.	7 090	8 000	10 000	12 000	13 488
Otros ensambladores	7 500	7 500	7 500	8 000	8 992

<sup>a</sup> Empresa ensambladora.

Fuente: Datos obtenidos en investigación directa.

algunos empresarios— no puede hacerse efectiva debido a cuellos de botella en el abastecimiento oportuno, tanto de partes de fabricación nacional, como de aquellas que requieran permisos para importar, cuya situación se agrava con la aplicación de aranceles proteccionistas. Esto redundará en insuficiencias temporales que elevan los precios de los componentes, provocan retrasos en el cumplimiento de los pedidos y tienden a elevar los precios del producto terminado.

Además de aquellas 5 empresas que fabrican bicicletas completas y que en muy diverso grado se autoabastecen de partes para el ensamblado, se localizaron por lo menos a 19 fabricantes de diversas piezas para bicicletas: 11 establecidos en el Distrito Federal, 6 en Guadalajara, Jal., uno en Puebla, Pue., y otro en San Luis Potosí, SLP, los cuales se citan a continuación: Ciclo Técnica Industrial, S. A.; Tagamex, S. A.; Productos Bill's, S. A.; Compañía Hulera Tornel, S. A.; Patines, S. A.; Tornillos Spasser, S. A.; Acabados Finos Industriales, S. A.; Industrias Rago, S. A.; Cadenas de México, S. A.; Unirroyal, S. A.; Compañía Hulera Euzkadi, S. A.; Industrias Abel, S. A.; Refacciones Excelsior, S. A.; Refacciones Angel, S. A.; Industrial de Refacciones, S. A.; Manufacturera Enar, S. A.; Industrias de Repuestos, S. A.; Industria de Baleros Intercontinental, S. A., y Repuestos de San Luis, S. A.

El valor de las partes y refacciones para bicicletas que los diversos fabricantes de unidades compraron a sus proveedores se estima que en 1973 fue de unos 100 millones de pesos.

De 1970 a 1973 la compra de bicicletas en México se calcula que subió de 370 518 a 500 950 unidades y el incremento anual de 33 954 en 1971 a 51 209 en 1973 (véase el cuadro 2). Este crecimiento puede considerarse como muy moderado, puesto que la población aumenta anualmente en 1.8 millones de habitantes y también se mejora el poder de compra de la mayoría de la gente.

CUADRO 2

*Consumo aparente de bicicletas  
(Unidades)*

<i>Año</i>	<i>Producción estimada</i>	<i>Importación<sup>a</sup></i>	<i>Exportación<sup>b</sup></i>	<i>Consumo aparente</i>
1970	352 000	18 611	93	370 518
1971	396 000	9 682	1 210	404 472
1972	445 000	18 139	13 398	449 741
1973	500 000	19 835	18 885	500 950

<sup>a</sup> Incluye bicicletas sin motor y bicicletas infantiles.

<sup>b</sup> El número de bicicletas exportado fue calculado con base en el peso promedio ponderado de tres tipos de bicicletas de carrera que se han estado enviando al mercado externo.

Fuente: Dirección General de Estadística, SIC, e investigación directa.

En el comportamiento de esta demanda han influido diversos factores. Además de la expansión demográfica y de la elevación en los niveles de vida, la han estimulado la promoción al deporte del ciclismo, la afición de los niños y jóvenes, así como los nuevos y atractivos modelos que han aparecido en el mercado. A estos aspectos generales hay que añadir que la mayor parte de las ventas anuales se hacen de aquellas bicicletas fuertes y durables que utilizan los obreros como mero vehículo para trasladarse a su sitio de trabajo, al igual que los campesinos, y por aquellos otros que las usan para el transporte de mercancías o proporcionando diversos servicios.

Hay factores en contra del uso de la bicicleta; cada vez se hace más peligroso su manejo en los centros urbanos, se necesita recorrer mayores distancias que requieren grandes esfuerzos y entre una masa de vehículos que impiden el tráfico y contaminan el ambiente, sin protección o seguridad para los ciclistas, otro tanto sucede en las carreteras. Sólo hasta muy

recientemente se han construido tres rutas deportivas para ciclistas en la ciudad de México, que concentra alrededor del 60% de las ventas totales de estas máquinas de tracción humana. Salvo algunos pocos centros de estudio y de trabajo no se dispone de lugares públicos seguros para dejar estos vehículos. El precio de las bicicletas y la calidad de algunas de ellas, tampoco estimulan la demanda, sobre todo teniendo en cuenta que la fuerte protección a esta industria no permite la competencia mediante importaciones; cuando éstas se han realizado son para las denominadas zonas o perímetros libres, en donde sí se autorizan las compras externas.

Por otra parte, es posible reconocer que el comprador mexicano, en general, no es muy exigente en cuanto a estilos, tamaños y modelos, fijándose más en el precio, sobre todo aquellos trabajadores que pagan el vehículo en abonos, con lo cual reducen su poder selectivo. Cuando se paga al contado se está en mejor posición de exigir calidad y diseño.

Independientemente de la insuficiente promoción que realizan los fabricantes, el sector oficial todavía no le ha dado a esta industria el impulso que necesita y que puede contribuir a combatir la carestía de energéticos, la contaminación atmosférica

CUADRO 3

## México, importación de bicicletas y sus partes

Concepto	1967		1970		1971		1972		1973	
	Toneladas	Miles de dólares	Toneladas	Miles de dólares	Toneladas	Miles de dólares	Toneladas	Miles de dólares	Toneladas	Miles de dólares
<i>Total</i>		2 809		3 088		3 184		4 414		6 530
Bicicletas	9 216*	188	18 611*	298	9 682*	198	18 139*	496	19 835*	519
Sin motor	7 641*	163	14 841*	253	6 922*	166	14 266*	419	14 356*	400
Para juegos infantiles	1 575*	25	3 770*	45	2 760*	32	3 873*	77	5 479*	119
Partes para bicicletas		2 621		2 790		2 986		3 918		6 011
Tuercas, con paso de rosca, de hierro o acero	181	303	126	332	115	404	266	581	609	884
Arandelas o roldanas, de fundición de hierro o acero sin paso de rosca, excepto lo comprendido en la fracción 73.32.B 004	56	120	70	228	62	275	107	371	96	441
Motores de explosión, provistos de rueda de flotación, para bicicletas	1 134*	27	3 202*	59	—	—	13*	1	—	—
Ruedas dentadas para transmisión, para cadena, con peso unitario superior a 25 gramos, sin exceder de 2 kilogramos	32	156	25	163	28	194	50	265	44	215
Ruedas de fricción con peso unitario superior a 25 gramos, sin exceder de 2 kilogramos	(389)	3	3	15	4	28	2	19	3	17
Dinamos de alumbrado	11	22	2	3	2	3	3	5	9	33
Faros de velocípedos o motocicleta, excepto lo comprendido en la fracción 85.09.A 004	15 513*	47	7 496*	10	2 120*	5	5 620*	13	2	13
Bocinas u otros avisadores acústicos, excepto lo comprendido en la fracción 85.09.A 006	17 242*	49	31 341*	90	14 170*	48	17 629*	62	25	104
Partes o piezas sueltas, del equipo farol dínamo de bicicletas	4	10	3	8	3	8	3	11	(118)	(543)
Interruptores con peso unitario inferior o igual a 2 kg, excepto lo comprendido en las fracciones 85.19.A 001 y 003	108	874	80	986	88	972	77	1 188	127	2 150
Tomas de corriente con peso unitario inferior o igual a 2 kg ( <i>sockets</i> )	52	468	46	403	194	506	22	283	102	743
Las demás partes, piezas sueltas o accesorios de los vehículos comprendidos en las partidas 87.09 a 87.11	224 969*	542	187 668*	493	180 341*	543	294 952*	1 119	407	1 411

\* Piezas.

() Kilogramos y dólares.

Fuente: Dirección General de Estadística, SIC.

rica, el ruido, el excesivo tránsito de vehículos, el problema del transporte y a procurar una vida más saludable de los habitantes de los centros urbanos.

Es posible afirmar que existe una notable demanda potencial de bicicletas en México que permitiría duplicar la producción a corto plazo. El consumo actual en proporción a la población urbana (57% del total) es de 12.6 bicicletas por cada 1 000 habitantes; en Estados Unidos, en 1971, fue de 33.6; y si se compara con otros países la diferencia resulta mucho mayor. En la ciudad de Pekín, de cada dos habitantes uno posee bicicleta; en Amsterdam hay 600 000 bicicletas para poco más de 1 millón de personas.

### Importaciones

En el cuadro 3 se presentan las importaciones de bicicletas y sus partes; si bien estas últimas resultan sobrevaluadas, debido a que las fracciones arancelarias, a través de las cuales se registran, incluyen partes que se utilizan en motocicletas, motonetas, velocípedos y sillones de ruedas.

Las importaciones de bicicletas que en 1967 fueron de 9 216 unidades con valor de 188 000 dólares, han estado ascendiendo de manera irregular: en 1973 llegaron a 19 835 unidades equivalentes a 519 000 dólares. En el último año aproximadamente una quinta parte se gastó en bicicletas para juegos infantiles y el resto en vehículos para adultos. En cuanto a los países proveedores, en 1973 Estados Unidos abasteció el 70%, siguen China, Japón y Reino Unido, principalmente. Estas adquisiciones en su gran parte se destinan a los perímetros libres del norte del país, en donde se pueden adquirir para uso exclusivo en esas áreas geográficas.

Las compras externas de partes para bicicletas han resultado más elevadas: en 1967 significaron una erogación de 2.6 millones de dólares y en 1973 llegaron a 6 millones. En el último año Estados Unidos abasteció el 56%, Japón el 22%, República Federal de Alemania el 7% e Italia el 3%; otros proveedores menos importantes fueron Suiza, Reino Unido, Suecia y Francia, entre otros.

Los componentes son adquiridos por las fábricas con el objeto de complementar la insuficiente producción interna y sobre todo para incorporar aquellas partes de prestigio internacional en el ensamblado de bicicletas de carreras que llevan 10 velocidades y que se exportan. Entre otras destacan las siguientes: cadena delgada; cambio y desviador; palancas; freno de jalón central tipo rápido; mazas de acero; carrete mediano y *sprocket*.

El Gobierno federal protege a la industria mexicana dedicada a la fabricación de bicicletas y de sus componentes. Con algunas excepciones se requiere el permiso de la Secretaría de Industria y Comercio; los impuestos a la importación para las bicicletas son del 40% *ad valorem* más una cuota específica de \$ 50.00 por unidad. A las partes o componentes se les grava con impuestos *ad valorem* que varían del 10 al 80 por ciento.

### Exportaciones

En México, sólo hasta muy recientemente y en cantidades pequeñas han comenzado a realizarse exportaciones de bicicletas

y sus partes; en 1970 fueron por 9 000 dólares y en 1972 y 1973 ascendieron a 643 000 y 655 000 dólares, respectivamente. La mayor parte de tales ventas se integra por unidades completas, que se estiman en 13 398 para 1972 y 18 885 para 1973; se trata de bicicletas ligeras de 10 velocidades, conocidas como de tipo *sport*, profesional y superprofesional. La gran mayoría se embarca a Estados Unidos y muy pequeñas cantidades a otros países, entre los que sobresale Canadá. Por lo que se refiere a las partes sueltas o componentes, en 1973 tuvieron un valor de 75 000 dólares, hasta el año anterior se habían concentrado hacia el vecino país del norte; en 1973 hubo tres mercados con una participación semejante: Estados Unidos, Panamá y República Dominicana (véase el cuadro 4).

En 1974 se prevé que continuarán aumentando las ventas al exterior de bicicletas y sus partes; conforme a los informes proporcionados por algunos fabricantes y con base en los pedidos recibidos, es probable que el número de bicicletas exportado fuera de 40 000, e incluyendo las partes el valor resultante quizá supere a los 2 millones de dólares; empero subyaron que eso sería posible si cuentan con el adecuado abastecimiento de insumos tanto de origen interno, como externo.

Para el fomento de las exportaciones Bicicletas Cóndor, S. A., estableció en la República Dominicana, con la ayuda de capital local, la empresa Ciclismo Dominicano, a la cual le abastece de algunos componentes para el ensamblado de bicicletas tipo "turismo".

Ciclo Partes, S. A., instaló una planta armadora de bicicletas en Tijuana, Baja California, a la que provee desde la ciudad de México, al mismo tiempo que su establecimiento al amparo del régimen de zona libre le permite más fácilmente obtener las partes importadas complementarias para el ensamble de las unidades terminadas para su exportación al vecino país.

La única empresa maquiladora o de subcontratación internacional establecida en México en la industria de bicicletas es la de Donaji Andraca Takabatake, localizada en Tlalnepantla, estado de México. Se inició a mediados de 1973 y se dedica a ensamblar cuadros para bicicletas que envía a Estados Unidos.

Con el fin de estimular las exportaciones de estos vehículos de tracción humana, así como de sus componentes, el Gobierno federal les ha otorgado diversas facilidades entre las que se encuentran la exención de impuestos a la exportación y los permisos para importar aquellos componentes que no se producen con la calidad internacional que se requieren para las unidades que se envían al exterior.

### Comercialización

En México existe una gran diversidad de modelos, tamaños, marcas y tipos de bicicletas producidos en el país y que permiten cubrir la demanda efectiva. Los precios dependen de diversos factores, según el prestigio del fabricante, la demanda para cierta clase de bicicletas, la época del año, la magnitud del pedido, la forma de pago (si es al contado o a crédito), los plazos de entrega, etcétera.

A fines de 1973 los precios al mayoreo LAB fábrica para las bicicletas estándar o de turismo en rodada de 28 pulgadas por

CUADRO 4

México, exportación de bicicletas y sus partes

Concepto y países de destino	1967		1970		1971		1972		1973	
	Tone-ladas	Miles de dólares	Tone-ladas	Miles de dólares	Tone-ladas	Miles de dólares	Tone-ladas	Miles de dólares	Tone-ladas	Miles de dólares
<i>Total</i>	1	1	31	9	61	70	153	643	237	655
Estados Unidos	(19)	(60)	29	4	56	56	149	629	168	545
República Dominicana	—	—	—	—	(20)	(100)	—	—	49	46
Canadá	—	—	—	—	3	9	3	4	8	32
Panamá	(366)	1	(283)	2	1	3	1	9	10	23
Guatemala	—	—	—	—	(32)	(133)	(80)	(88)	1	5
República Federal de Alemania	—	—	—	—	—	—	—	—	(55)	(129)
Costa Rica	—	—	(103)	(154)	(440)	2	(15)	(32)	—	—
Honduras	—	—	(610)	3	—	—	—	—	—	—
Italia	1	(72)	—	—	—	—	—	—	—	—
Otros	—	—	1	—	—	—	—	1	1	4
Bicicletas, aun con cajas o carritos para transporte de mercancías	1	(132)	1	3	13	48	144	585	203	580
Estados Unidos	(19)	(60)	(375)	(451)	9	36	141	575	164	519
Canadá	—	—	—	—	3	9	3	9	8	32
República Dominicana	—	—	—	—	(20)	(100)	—	—	29	26
Panamá	—	—	—	—	(481)	1	(320)	(272)	2	2
República Federal de Alemania	—	—	—	—	—	—	—	—	(55)	(129)
Guatemala	—	—	—	—	(32)	(133)	(80)	(88)	—	—
Costa Rica	—	—	—	—	(440)	2	(15)	(32)	—	—
Honduras	—	—	(164)	3	—	—	—	—	—	—
Italia	1	(72)	—	—	—	—	—	—	—	—
Otros	—	—	1	—	—	—	—	1	—	1
Partes sueltas para bicicletas u otros velocípedos	(366)	1	30	6	48	22	9	58	34	75
Estados Unidos	—	—	29	4	47	20	8	54	4	26
Panamá	(366)	1	(283)	2	1	2	1	4	8	21
República Dominicana	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20
Guatemala	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5
Canadá	—	—	—	—	(80)	(235)	—	—	—	—
Costa Rica	—	—	(103)	(154)	—	—	—	—	—	—
Honduras	—	—	(446)	(105)	—	—	—	—	—	—
Otros	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3

( ) Kilogramos y dólares.

Fuente: Dirección General de Estadística, SIC.

1.5 pulgadas variaron de 500 a 1 000 pesos la unidad; para las bicicletas de niños o juveniles se estableció entre 400 y 950 pesos y aquellas que utilizan los deportistas de clase profesional estaban por encima de los 2 000 pesos la unidad.

La mayoría de los fabricantes de bicicletas venden sus vehículos a distribuidores o comerciantes, cuyo margen de ganancia varía del 20 al 40 por ciento sobre el precio al consumidor. Los productores pueden otorgar descuentos especiales a los comerciantes a mayor número de unidades que les soliciten y generalmente otorgan crédito hasta por 90 días.

Cuando se trata de exportaciones los vendedores reciben cartas de crédito irrevocables y los pagos a 30 días. Sus ventas se hacen también a grandes distribuidores que revenden su producto a comerciantes o al consumidor final. Entre las empresas estadounidenses que comercializan las bicicletas mexicanas se encuentran la West Coast Cycle Supply, la DNC, Inc., y la Unico Sales Corporation.

Para su expedición las bicicletas se empaican con cartón corrugado y en cajas para evitar que se maltraten. De la misma manera se comercializan las bicipartes que se envían en cajas de cartón o de madera selladas con flejes de acero. Se aprecia que en ocasiones el surtido de pedidos puede llevar de 2 a 4 meses, dependiendo del volumen solicitado.

## SITUACION INTERNACIONAL

## Exportaciones mundiales

El auge reciente en la demanda mundial de bicicletas y sus partes ha sido cubierto en gran medida por la continua expansión y mayor aprovechamiento de la capacidad instalada en las fábricas de los países exportadores. En el cuadro 5 aparecen los principales vendedores (Japón, Francia, Reino Unido, Italia, República Federal de Alemania, Austria, Países Bajos y Bélgica-Luxemburgo) que cubren un poco más del 90% del total

mundial, excluyendo a las naciones de economía centralmente planificada para las cuales no se encontraron datos.

Las exportaciones conjuntas de estos países de partes y piezas para bicicletas han estado aumentando de manera sostenida: en 1967 fueron 73.4 millones de dólares y en 1972 de 267 millones, superando a las cifras correspondientes a las unidades completas. Sin embargo, han sido estas últimas las que tuvieron un crecimiento todavía más espectacular puesto que se quintuplicaron al pasar de 51.2 a 255.4 millones de dólares en los mismos años. El valor total de las exportaciones de bicicletas y sus partes, realizadas por los países seleccionados, en 1967 les aportaron 124.6 millones de dólares, cinco años después ascendieron a 522.4 millones.

El primer exportador mundial de partes y piezas para bicicletas, de 1967 a 1970, fue la República Federal de Alemania; en los años siguientes le superó ampliamente Japón, cuyo valor de sus exportaciones subieron de manera impresionante al pasar de 16 millones de dólares en 1967 a 114.1 millones en 1972; las de Francia de 11.8 millones de dólares a 48.1 millones, mientras que las de la República Federal de Alemania se incrementaron de 22.5 a 44.8 millones de dólares.

En el renglón de bicicletas todavía hasta 1970 el Reino Unido fue el principal exportador mundial. Desde 1971 lo superó Japón y un año después también Francia. De 1967 a 1972 Japón duplicó el número de sus unidades exportadas, desde 750 000 hasta 1 546 000 con valores respectivos de 13.8 y 62.7 millones de dólares; los correspondientes a Francia en los mismos años fueron de 3.4 y 55.7 millones de dólares. El Reino Unido elevó sus ventas de 761 000 unidades en 1967, equivalentes a 19.9 millones de dólares, a 1 126 000 unidades en 1972, valuadas en 42.2 millones de dólares (véase el cuadro 5).

### Japón

Por la importancia que tiene Japón en las ventas mundiales de bicicletas, se procuró captar alguna información relevante al tema que se examina. Es el país que más ha logrado aprovechar el auge en la demanda de estos vehículos debido no sólo a un buen conocimiento de los mercados, sino a su especial capacidad para ampliar instalaciones, aumentar su producción, mantener precios altamente competitivos y utilizar una tecnología sumamente avanzada que, incluso, ha superado a la europea.

La producción japonesa de bicicletas ha sido la siguiente en miles de unidades: 1969, 4 278; 1970, 4 528; 1971, 4 948; 1972, 7 081, y 1973, 9 400.

En este aumento de la producción las exportaciones en 1972 representaron el 21.8%, es decir que en mayor medida ha sido la notable expansión en la demanda interna del Japón la que ha promovido en 1972 y 1973 la superior producción de estos vehículos de tracción humana. A fines el último año mencionado, uno de cada tres japoneses poseía una bicicleta. Los elementos estructurales que han impulsado la demanda parece que se mantendrán con el mismo ímpetu y permiten asegurar por lo menos un crecimiento anual del 10% en la producción de los próximos 10 años.

En los años que forman el cuadro 6 se aprecia el rápido cambio estructural en las diferentes clases de vehículos respondiendo a las necesidades de la demanda orientada más hacia los modelos *sport*, juvenil y de diseño especial.

La manufactura de bicicletas en Japón se hace utilizando en su ensamble una gran cantidad de componentes que mantienen

### CUADRO 5

#### Principales países exportadores de bicicletas y sus partes

Países	1967		1970		1971		1972	
	Tone-ladas	Miles de dólares	Tone-ladas	Miles de dólares	Tone-ladas	Miles de dólares	Tone-ladas	Miles de dólares
<i>Bicicletas</i>		51 225		87 475		125 259		255 446
Japón	750 <sup>1</sup>	13 829	1 071 <sup>1</sup>	22 817	1 257 <sup>1</sup>	33 016	1 546 <sup>1</sup>	62 735
Francia	1 607	3 428	3 523	8 271	6 927	19 768	17 121	55 737
Reino Unido	761 <sup>1</sup>	19 939	891 <sup>1</sup>	25 427	1 000 <sup>1</sup>	34 415	1 126 <sup>1</sup>	42 202
Italia	2 303	4 244	3 727	6 501	5 894	11 952	917 <sup>1</sup>	29 185
República Federal de Alemania	4 503	5 599	6 732	9 712	6 439	10 457	883 <sup>1</sup>	27 680
Austria	1 158	1 760	7 533	11 448	6 328	11 119	856 <sup>1</sup>	24 606
Países Bajos	881	1 660	951	1 733	1 217	2 729	165 <sup>1</sup>	7 927
Bélgica-Luxemburgo	461	766	969	1 566	998	1 803	1 470	5 374
<i>Partes y piezas</i>		73 418		106 542		139 617		267 002
Japón	—	15 965	—	23 153	—	43 186	—	114 146
Francia	8 169	11 800	13 826	19 373	11 361	21 569	17 767	48 050
República Federal de Alemania	17 865	22 475	20 156	28 492	20 903	31 507 <sup>2</sup>	2	44 849
Italia	8 860	8 778	16 267	18 130	18 915	22 402	24 642	34 550
Reino Unido	—	8 726	6 442	10 585	6 519	12 917	8 233	17 848
Bélgica-Luxemburgo	2 966	2 912	2 691	3 035	2 449	3 050	2 943	4 504
Países Bajos	2 729	2 762	3 753	3 774	4 654	4 986	6 863	3 055

1 Miles de unidades.

2 No se computó la cantidad por ser heterogénea.

Fuente: Para 1967-1971, *World Trade Annual*, Walker and Company, Nueva York; para 1972 anuarios de comercio exterior de los países respectivos.

CUADRO 6

Producción japonesa según su tipo o modelo  
(Miles de unidades)

	1970	1972
Total	4 528	7 081
Turismo pesada (Roadster)	266	209
Turismo ligera (Lightweight roadster)	1 313	1 224
Modelo sport	999	2 179
Modelo juvenil	1 201	1 953
Especial (minibicicleta)	749	1 516

Fuente: *DKO Economic Report*, The Dai-ichi Kangyo Bank, Ltd., vol. 4, núm. 2, febrero de 1974, Tokio, Japón.

normas de calidad uniforme que permiten un adecuado abastecimiento y de intercambio o sustitución. El número de fabricantes de unidades completas se estima en 100; los más importantes son los siguientes: Bridgestone Cycle Industry Co. Ltd., Miyata Industry Co. Ltd., Maruishi Cycle Industries, Ltd., y Matsushita Electric Industrial Co. Ltd. En conjunto estas empresas contribuyen con el 70% del total de la producción; han estado elevando su participación en los mercados, expandiendo y mejorando su organización de ventas, diseñando y comercializando nuevas clases de bicicletas e influyendo con su prestigio en la introducción de modelos, a la vez que se han asegurado el adecuado abastecimiento de los componentes y accesorios.

En 1974 han aparecido o se han agudizado algunos problemas sobre la producción japonesa de bicicletas y sus partes. La crisis de energéticos desde 1973 comenzó gradualmente a

CUADRO 7

Países importadores de bicicletas

Países	1967		1969		1970		1971	
	Tone-ladas	Miles de dólares	Tone-ladas	Miles de dólares	Tone-ladas	Miles de dólares	Tone-ladas	Miles de dólares
Comunidad Económica Europea								
Países Bajos	1 825	2 332	3 346	4 317	3 448	4 685	4 591	6 879
República Federal de Alemania	2 766	3 751	3 027	5 160	2 815	5 324	3 370	6 332
Francia	773	1 458	4 780	6 967	1 553	2 294	2 215	3 204
Bélgica-Luxemburgo	605	1 003	619	1 074	658	1 170	874	1 756
Italia <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—
Asociación Europea de Libre Comercio								
Suecia	1 751	2 989	2 950	5 390	3 389	6 472	3 066	6 231
Reino Unido <sup>b</sup>	10 594	277	16 676	341	35 002	900	80 167	2 205
Austria	806	1 074	820	1 035	782	1 144	1 425	2 150
Suiza	—	506	534	900	710	1 212	631	1 174
Noruega <sup>b</sup>	10 909	383	17 974	622	22 016	748	23 974	832
Finlandia <sup>b</sup>	34 490	622	29 561	488	35 470	656	35 122	665
Dinamarca	245	4 334	1 121	1 641	630	987	336	605
Portugal	27	62	38	71	38	81	54	119
Islandia	50	58	—	—	—	—	47	70
Mercado Común Centroamericano		1 111		790		681		698
Costa Rica	147	183	154	197	188	282	194	314
Honduras	171	228	195	280	156	254	165	201
Guatemala	300	408	118	163	33	58	40	71
Nicaragua	143	200	62	95	31	52	30	58
El Salvador	62	92	35	55	20	35	30	54
Panamá	123	143	120	140	194	247	146	196
Asociación Latinoamericana de Libre Comercio								
Brasil <sup>b</sup>	76	2	1 698	47	2 934	71	2 111	83
Uruguay <sup>b</sup>	—	—	n.d.	27	1 937	60	2 476	65
Venezuela	6	19	6	22	12	40	4	16
Argentina <sup>b</sup>	1	(68)	29	1	2	(109)	31	1
Chile	45	79	n.d.	n.d.	81	152	n.d.	n.d.
Ecuador	53	74	44	58	54	67	n.d.	n.d.
Colombia	2	3	3	5	14	21	n.d.	n.d.
Perú <sup>b</sup>	44 425	793	8 438	203	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

a No registra datos la fuente.

b Las cantidades se expresan en unidades.

c Sólo incluye los principales importadores.

n.d. No disponible

( ) Dólares.

Fuentes: Para 1967-71, *World Trade Annual*, Walker and Company, Nueva York, y anuarios de comercio exterior para los países de América Latina.

afectarle; los costos comenzaron a subir y a frenarse los abastecimientos, sobre todo de llantas, resinas, pinturas y de otros materiales que reducirán la fabricación en 1974 respecto a la del año anterior. El aumento en los precios de los materiales y componentes no pudo absorberse en incrementos de la productividad y tuvo que reflejarse en mayores precios para las unidades completas. A esto se agrega que la flotación del yen le ha llevado a revaluarse respecto al dólar estadounidense y a erosionar la ventaja competitiva en el precio de exportación de las bicicletas japonesas y de sus partes.

La industria japonesa de esta rama manufacturera considera que todavía hay mucho campo para mejorar considerablemente la calidad y el elemento de seguridad para los que manejan la bicicleta; tanto los fabricantes de unidades completas, como de componentes, necesitaban hacer más eficiente su producción, principalmente a través de la mecanización que ahorre los mayores costos de la fuerza de trabajo; el uso cada vez más difundido del ciclismo hará que los fabricantes establezcan un adecuado servicio de mantenimiento para los usuarios e influir ante las autoridades oficiales respecto a las rutas especiales, lugar para estacionar dichos vehículos y legislación adecuada, incluyendo las reglas de tránsito.

#### Importaciones mundiales

En el cuadro 7 se anotan las importaciones de bicicletas que realizaron los bloques económicos de la Comunidad Económica Europea (CEE), la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), el Mercado Común Centroamericano (MCC) y la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). Más

adelante se examina a los principales compradores mundiales: Estados Unidos y Canadá.

Excluyendo a Italia, país para el cual el *World Trade Annual* no proporciona información, los otros cinco países integrantes de la CEE elevaron continuamente sus compras de esos vehículos de 1967 a 1971. En el cuadro 8 se aprecia un elevado grado de autoabastecimiento entre los 6 países miembros.

Los países de la AELC también aumentaron sus importaciones de bicicletas, habiendo destacado Suecia, Reino Unido y Austria. Los principales abastecedores del primero fueron los países escandinavos Noruega y Dinamarca. Los datos de importaciones que registran los miembros del Mercado Común Centroamericano tienden a disminuir, de 1.1 millones de dólares en 1967 a 698 000 dólares en 1971, debido a la baja en las compras de Guatemala, Nicaragua y El Salvador, mientras que Costa Rica las eleva y se mantienen en Honduras. A nivel mundial todavía resulta menos significativo el monto de las compras de esta mercancía en los integrantes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

El cuadro 8 ilustra el origen de las importaciones que realizaron en 1971 los principales compradores de los países con economía de mercado, destacándose Estados Unidos, Canadá y algunos países de Europa occidental; sobresalen, por orden de importancia, como sus abastecedores: Japón, Reino Unido, Francia, Austria, Italia, República Federal de Alemania, Países Bajos y Noruega.

Los cuadros 9 y 10 presentan de manera semejante las

#### CUADRO 8

##### Origen de las importaciones de bicicletas durante 1971 (Miles de dólares)

Países importadores					Rep. Fed. de					
Países abastecedores	Total	Estados Unidos	Canadá	Países Bajos	Alemania	Suecia	Francia	Reino Unido	Centroamérica	ALALC <sup>a</sup>
Total	102 151	63 344	12 454	6 879	6 332	6 231	3 204	2 205	894	608
Japón	22 649	17 455	5 025	—	—	—	—	—	146	23
Reino Unido	19 302	16 256	2 048	312	—	172	—	—	478	36
Francia	15 387	8 992	1 776	2 147	2 349	72	—	—	9	42
Austria	9 648	7 635	320	—	51	803	—	832	—	7
Italia	8 965	3 476	421	384	1 164	—	2 714	678	56	72
República Federal de Alemania	8 729	3 954	1 003	2 884	—	606	—	159	45	78
Países Bajos	2 028	365	—	—	1 663	—	—	—	—	—
Noruega	1 854	—	—	—	—	1 854	—	—	—	—
Formosa	1 751	1 672	79	—	—	—	—	—	—	—
Dinamarca	1 679	—	—	—	—	1 679	—	—	—	—
Checoslovaquia	1 621	402	322	420	160	294	—	—	3	20
Bélgica-Luxemburgo	1 505	272	79	379	549	—	223	—	3	—
Polonia	1 448	618	475	—	237	117	—	—	1	—
Hungría	877	—	503	306	—	—	—	68	—	—
Portugal	771	683	87	—	—	—	—	—	1	—
Yugoslavia	419	136	—	—	147	136	—	—	—	—
Finlandia	437	—	—	—	—	437	—	—	—	—
Suecia	231	99	132	—	—	—	—	—	—	—
Estados Unidos	91	—	—	—	—	—	—	—	91	—
México	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Otros	2 758	1 329	184	47	12	61	267	468	60	330

<sup>a</sup> Se excluyó Bolivia y Paraguay. En Colombia, Chile y Ecuador se tomaron cifras de 1970 y en Perú cifras de 1969. Fuentes: *World Trade Annual*, Walker and Company, Nueva York, y anuarios de comercio exterior para los países de América Latina.



CUADRO 9

## Países importadores de partes para bicicletas

Países	1967		1969		1970		1971	
	Tone- ladas	Miles de dólares	Tone- ladas	Miles de dólares	Tone- ladas	Miles de dólares	Tone- ladas	Miles de dólares
Comunidad Económica Europea								
República Federal de Alemania	6 919	6 124	13 576	12 024	12 437	12 290	16 485	18 193
Países Bajos	6 848	8 485	8 818	11 461	9 147	12 833	8 097	12 598
Bélgica-Luxemburgo	4 047	4 699	4 407	5 396	3 161	4 546	3 791	6 006
Francia	926	1 321	2 968	3 458	2 672	3 140	3 267	4 878
Italia	510	819	896	1 484	818	1 397	744	1 558
Asociación Europea de Libre Comercio								
Reino Unido	1 350	2 256	1 791	3 128	2 436	4 044	3 427	6 626
Finlandia	1 184	1 499	1 653	2 264	1 860	2 838	1 768	2 819
Dinamarca	2 253	2 812	2 721	3 655	2 557	3 541	1 793	2 583
Suecia	1 358	1 942	1 753	2 967	1 796	3 785	1 286	2 574
Suiza	560	907	883	1 418	1 044	1 750	1 124	2 148
Noruega	552	705	672	1 095	520	966	624	1 306
Portugal	96	205	117	286	80	251	98	424
Asociación Latino Americana de Libre Comercio								
Brasil	101	123	338	542	447	802	375	792
Uruguay	320	207	—	327	393	480	—	512
Venezuela	1 026	854	303	289	86	139	40	79
Argentina	6	24	7	11	3	8	1	9
Colombia	311	229	361	378	437	504	n.d.	n.d.
Chile	53	75	n.d.	n.d.	351	469	n.d.	n.d.
Ecuador	150	124	209	162	190	134	n.d.	n.d.
Perú	514	493	381	249	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Mercado Común Centroamericano								
Guatemala	86	102	154	192	147	219	173	264
Nicaragua	20	25	22	31	52	79	88	108
Honduras	36	40	50	61	35	39	65	99
Costa Rica	21	24	33	44	49	71	37	53
El Salvador	6	9	7	10	12	20	21	34
Panamá	25	29	11	15	27	38	28	40

a Sólo incluye los principales importadores.  
n.d.: No disponible.

Fuentes: Para 1967-1971, *World Trade Annual*, Walker and Company, Nueva York, y anuarios de comercio exterior para los países de América Latina.

importaciones de partes y accesorios para bicicletas, en los bloques económicos antes mencionados. Para algunos países sus compras resultan mayores que lo erogado en la adquisición de unidades armadas. Entre los abastecedores, además de los mencionados para las bicicletas se distingue Suiza.

## Estados Unidos

Estados Unidos figura como el primer gran importador mundial de bicicletas y sus partes; el notable auge en su demanda por estos vehículos, aunado a la insuficiente producción interna para atender el consumo de unidades ligeras, le llevó a incrementar de manera sostenida sus importaciones, que en 1967 le implicaron un gasto de 33.7 millones de dólares y que de enero a noviembre de 1973 ya habían ascendido a 320.7 millones, esto es que habían crecido en más de ocho veces.

Aproximadamente dos terceras partes de ese total se utiliza para adquirir las unidades completas. Se trata principalmente de bicicletas para jóvenes y adultos con ruedas de diámetro superior a 25 pulgadas; en el período mencionado, su número subió de 424 481 a 4 043 457, mientras que las importaciones

de vehículos con rodada inferior a 25 pulgadas, destinados principalmente a niños, pasó de 693 321 a 937 929 durante el mismo tiempo. Esto es, el total de bicicletas importadas por Estados Unidos creció de 1.1 millones en 1967 a 5 millones de enero a noviembre de 1973 y su gasto se elevó en mayor proporción: de 20.2 a 210.6 millones de dólares. Aparece un buen número de abastecedores de bicicletas grandes: en los once meses de 1973 Japón cubrió el 20%, siguiendo por orden de importancia Francia, Austria, Reino Unido, Formosa, República Federal de Alemania e Italia. En los proveedores de los vehículos pequeños Formosa abasteció casi la mitad del total, seguida de Portugal, Italia, Austria, República Federal de Alemania, Japón y Reino Unido. México aparece como un abastecedor marginal que ni siquiera se acerca al 1% de las importaciones estadounidenses de bicicletas.

La compras en el exterior que Estados Unidos hace de partes y accesorios para los vehículos que se examinan, subieron de 13.6 millones de dólares en 1967 a 110.1 millones en los once meses de 1973; dos terceras partes de estos últimos abastecimientos provinieron de Japón, Francia y República Federal de Alemania (véase el cuadro 11).

CUADRO 10

Origen de las importaciones de partes para bicicletas durante 1971  
(Miles de dólares)

Países importadores	Total	Estados Unidos	Rep. Fed. de Alemania	Países Bajos	Reino Unido	Bélgica-Luxemburgo	Francia	Canadá	Australia	Centroamérica	ALALCA <sup>a</sup>
<i>Total</i>	94 571	35 978	18 193	12 598	6 626	6 006	4 878	3 938	3 008	598	2 748
Japón	24 284	19 070	434	87	197	193	157	1 671	1 996	171	308
Italia	19 142	1 130	9 800	2 135	1 148	1 583	2 815	235	72	147	77
República Federal de Alemania	15 904	5 200	—	6 522	1 121	1 324	1 096	302	199	50	90
Francia	14 157	4 777	2 637	1 520	2 816	1 799	—	295	—	22	291
Reino Unido	5 649	2 295	658	1 121	—	136	359	523	420	132	5
Países Bajos	3 746	137	2 414	—	193	765	92	139	—	6	—
Suiza	2 414	1 412	124	—	779	—	99	—	—	—	—
Yugoslavia	1 779	—	1 477	302	—	—	—	—	—	—	—
Checoslovaquia	1 769	493	129	263	98	108	—	193	146	10	329
Bélgica-Luxemburgo	1 415	407	457	346	—	—	205	—	—	—	—
Hong Kong	279	279	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estados Unidos	271	—	—	—	—	—	—	254	—	17	—
Formosa	231	146	—	—	—	—	—	—	85	—	—
Suecia	176	63	—	—	—	—	—	113	—	—	—
España	150	—	—	—	73	74	—	—	—	3	—
México	62	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Panamá	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—
Otros	3 133	507	63	302	201	24	55	213	90	30	1 648

a Se excluyó Bolivia y Paraguay. En Colombia, Chile y Ecuador se tomaron cifras de 1970 y en Perú cifras de 1969.

Fuente: *World Trade Annual*, Walker and Company, Nueva York, y anuarios de comercio exterior para los países de América Latina.

A partir del decenio de los sesenta se aprecia en Estados Unidos una corriente cada vez más numerosa de aficionados al ciclismo, sobre todo con fines recreativos entre los jóvenes (a diferencia de otros países, como los europeos, en donde su uso principal es como medio de transporte) y que a principios de los años 70 se convirtió en una nueva moda, acompañada del movimiento social a favor de conservar limpio el ambiente, en contra del tráfico de vehículos de combustión interna y en defensa de su salud. A esto se añadió el encarecimiento de energéticos que propició se empleara más internamente la bicicleta como medio de transporte. Además se iniciaron fuertes campañas publicitarias dirigidas por el Bicycle Institute of America, que se vieron robustecidas con el apoyo del Gobierno federal, del estatal y del de los condados. La Ley Federal de Autopistas (Federal Highway Act) de agosto de 1973 determinó que destinaran 120 millones de dólares para los próximos 3 años a fin de dar facilidades a los ciclistas, y 5 millones más para estudiar cómo reducir los riesgos y los accidentes de los mismos; en 43 estados de la Unión Americana se ha legislado a favor del uso de las bicicletas y en 15 de ellos especialmente para la construcción de ciclorrutas; en 1973 había en uso 25 000 millas de caminos especiales para ciclistas, al mismo tiempo que se adoptan nuevos signos de tráfico para ellos.

En 1972 y 1973 por primera vez desde la guerra mundial de 1914-1918, los estadounidenses compraron más bicicletas nuevas que automóviles nuevos de pasajeros. Se estima que hay entre 65 y 80 millones de bicicletas, mientras que son 93 millones los automóviles registrados en ese país. Hasta 1969 las bicicletas que tuvieron mayor preferencia (63% del consumo) fueron las japonesas, de diseño futurista, de ruedas pequeñas, asiento tipo banana, y elevados manubrios. Desde 1970 hubo un cambio de

gustos hacia las ligeras, tipo *sport* o de carrera con cambios múltiples de 10 a 15 velocidades y frenos manuales, destinadas a los jóvenes que constituyen el grueso del mercado y que se han hecho grandes conocedores hasta de los mínimos detalles en la calidad de dichos vehículos, puesto que resultan los más caros.

La producción estadounidense de bicicletas es la siguiente en millones de unidades: 1967, 4.9; 1970, 5; 1971, 7; 1972, 8.7; 1973, 10.1; 1974, 12.5 (en este último año la capacidad de producción es estimada).

Probablemente tres cuartas parte de la producción de bicicletas en Estados Unidos proviene de las siguientes compañías: Murray Ohio Manufacturing, Huffman Manufacturing, AMF Inc. y Schwinn Bicycle Company. Otra empresa, la Stelber Industries, tiene fábricas en Austria, Canadá y Portugal, de las cuales realiza importaciones.

A pesar de la rápida evolución en la producción norteamericana, fue tan acelerado el crecimiento en la demanda que no pudieron satisfacerla, habiendo correspondido a los abastecedores externos alrededor de una tercera parte en las ventas. No obstante que los aranceles a la importación protegen a la industria nacional con 5 a 15 por ciento *ad valorem*, esos proveedores pudieron surtir su mercado a precios menores. Las sucesivas devaluaciones del dólar y la fuerte demanda interna en otros países, como Japón, Canadá, Reino Unido, etc., hicieron disminuir la ventaja que tenían en precio los abastecedores externos.

Las ventas de bicicletas en Estados Unidos fueron de 15.2 millones de unidades en 1973 y se calcula que en 1974 subirán

CUADRO 11

## Estados Unidos, importación de bicicletas y sus partes

Concepto y países abastecedores	1967		1970		1972		1973 <sup>a</sup>	
	Miles de		Miles de		Miles de		Miles de	
	Unidades	Dólares	Unidades	Dólares	Unidades	Dólares	Unidades	Dólares
<i>Total</i>		33 746		56 111		279 280		320 663
<b>Bicicletas</b>	1 118	20 172	1 949	39 977	5 158	196 880	4 981	210 572
Con ruedas de diámetro mayor de 25 pulgadas	425	8 996	787	20 240	4 194	177 119	4 043	188 745
Japón	110	2 067	165	3 862	1 167	50 607	771	38 454
Francia	16	483	50	1 870	498	28 006	449	28 795
Austria	47	960	176	3 832	409	12 552	671	27 232
Reino Unido	212	4 744	354	9 566	531	21 772	401	20 303
Formosa	—	—	—	5	357	10 865	554	19 852
República Federal de Alemania	18	329	18	425	445	15 991	399	15 623
Italia	5	186	4	261	298	14 862	232	12 070
Corea del Sur	2	23	—	13	67	1 702	193	7 044
Países Bajos	—	—	—	3	111	5 678	86	5 329
Bélgica	—	5	—	18	69	3 981	63	4 127
Canadá	—	—	2	65	52	3 192	29	1 990
Polonia	1	18	2	31	19	436	28	751
Portugal	—	—	—	—	22	1 119	17	737
México	—	—	—	(264)	9	721	10	582
Otros	14	181	16	289	140	5 635	140	5 856
Con ruedas de diámetro no ma- yor de 25 pulgadas	693	11 176	1 162	19 737	964	19 761	938	21 827
Formosa	1	10	53	874	355	6 128	510	10 144
Portugal	—	—	36	595	16	438	73	1 671
Italia	12	144	87	698	76	1 591	59	1 625
Austria	5	94	202	3 299	198	3 989	55	1 612
República Federal de Alemania	215	3 200	301	5 295	71	1 770	50	1 498
Japón	356	6 011	366	7 012	48	1 255	36	1 294
Reino Unido	35	813	20	527	33	1 312	28	1 059
Polonia	18	220	29	398	53	839	50	899
Francia	1	10	1	42	12	502	13	629
Canadá	—	—	2	55	6	283	8	413
Corea del Sur	—	—	3	44	9	159	—	—
México	—	—	—	—	1	36	—	—
Otros	50	674	62	898	86	1 454	56	983
<b>Partes</b>	—	13 574	—	16 134	—	82 400	—	110 091
Japón	—	4 027	—	6 034	—	51 677	—	72 851
Francia	—	1 960	—	2 094	—	9 545	—	10 649
República Federal de Alemania	—	4 151	—	3 857	—	8 414	—	10 006
Reino Unido	—	825	—	1 189	—	4 363	—	3 876
Italia	—	219	—	514	—	2 613	—	3 251
México	—	—	—	58	—	53	—	2 559
Suiza	—	693	—	971	—	1 926	—	1 799
Formosa	—	86	—	50	—	604	—	1 443
Hong Kong	—	102	—	229	—	557	—	1 235
Corea del Sur	—	2	—	5	—	512	—	—
Otros	—	1 509	—	1 133	—	2 136	—	2 422

<sup>a</sup> Enero a noviembre.

( ) Dólares.

Fuente: FT 135 U.S. Imports, Departamento de Comercio de Estados Unidos, Oficina de Censos.

en 300 000 y probablemente se establezcan en 16 millones anuales durante los próximos dos o tres años en que las importaciones podrán contribuir con una cuarta o quinta parte del total. Además se estima que mantendrán sus compras de partes al exterior necesarias para el 30% de la producción de sus unidades completas, sobre todo de los sistemas múltiples de velocidades, llantas y cadenas propulsoras.

#### Canadá

También en Canadá se ha experimentado un auge en la demanda de bicicletas que ha ido acompañado de insuficiente producción interna y de crecientes volúmenes de importación de bicicletas y sus partes que significaron un gasto de 6 millones de dólares norteamericanos en 1967 y de 50.9 millones

CUADRO 12

Canadá, importación de bicicletas y sus partes

Conceptos y países abastecedores	1967		1970		1972		1973	
	Miles de		Miles de		Miles de		Miles de	
	Unidades	Dólares	Unidades	Dólares	Unidades	Dólares	Unidades	Dólares
<i>Total</i>		5 999		10 627		44 426		50 933
Bicicletas	209	3 863	380	8 236	1 051	33 331	1 119	36 790
Japón	36	693	173	3 704	375	12 874	231	8 807
Francia	—	—	11	422	95	4 574	106	5 923
Reino Unido	—	—	63	1 732	145	5 388	140	5 449
Formosa	—	—	1	23	87	1 609	172	3 256
Austria	—	—	9	180	53	1 275	78	2 798
República Federal de Alemania	—	—	41	714	61	1 436	79	2 291
Polonia	38	544	31	480	73	1 265	110	1 912
Italia	—	—	3	129	34	1 579	21	1 133
Hungría	11	151	28	497	43	887	42	1 089
Checoslovaquia	43	625	18	302	34	657	44	978
México	—	—	—	—	—	15	—	—
Otros	81	1 850	2	53	51	1 772	95	3 154
Partes		2 136		2 391		11 095		14 143
Asientos	412	390	242	311	864	992	780	894
Italia	145	127	31	24	306	222	376	328
Japón	65	82	154	217	318	426	210	304
Reino Unido	2	3	—	1	57	101	73	112
Formosa	—	—	—	—	28	24	70	61
Países Bajos	128	139	38	46	53	84	29	48
Estados Unidos	46	24	15	19	18	11	9	14
Francia	—	—	3	3	75	111	8	14
Otros	1	15	1	1	9	13	5	13
Partes y accesorios no especi- ficados	—	1 746	—	2 080	—	10 103	—	13 249
Japón	—	296	—	701	—	5 846	—	6 581
Reino Unido	—	289	—	434	—	897	—	2 322
República Federal de Alemania	—	481	—	313	—	585	—	1 095
Estados Unidos	—	186	—	197	—	479	—	1 020
Francia	—	54	—	64	—	770	—	800
Italia	—	128	—	105	—	545	—	356
Formosa	—	1	—	13	—	110	—	210
Suecia	—	41	—	96	—	135	—	160
Otros	—	270	—	157	—	736	—	705

Fuente: *Trade of Canada*, catálogo número 65-007, Dominion Bureau of Statistics, External Trade Division, Ottawa, Canadá.

en 1973. En este período el número de unidades adquiridas en el exterior subió de 209 102 a 1 118 686, siendo sus principales proveedores Japón, Francia, Reino Unido, Formosa, Austria y República de Alemania (véase el cuadro 12).

#### Impuestos a las importaciones

Las bicicletas, sus partes y accesorios fueron objeto de concesiones en las negociaciones Kennedy que tuvieron lugar en el marco del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). En Estados Unidos se protege al productor interno: el arancel a las importaciones de bicicletas y sus partes llega al 15% *ad valorem*, más algunas cuotas específicas. En Canadá el gravamen asciende hasta el 25% *ad valorem* para las unidades completas y del 12.5 al 17.5 por ciento corresponde a los componentes (véase el cuadro 13). Mientras se sostengan estas restricciones, en ambos países, el establecimiento de sus

sistemas generales de preferencias no recíprocas ni discriminatorias a favor de los países en desarrollo les otorgaría una ventaja a naciones como México.

En el cuadro 13 aparecen los países industrializados con economía de mercado que ya aplican esta clase de preferencias para las bicicletas y sus partes, así como sus márgenes respecto a otros proveedores. En general se aprecia un trato diferencial atractivo, aunque en el caso de la Comunidad Económica Europea y Japón están sujetas a cuotas.

En los países latinoamericanos los impuestos a la importación de bicicletas y de sus partes resultan en general altamente proteccionistas, excepto en Colombia, Chile, Ecuador y Paraguay, que han otorgado algunas concesiones extensivas a los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (véase el cuadro 14).

CUADRO 13  
Impuestos de importación para bicicletas y sus partes

País y concepto	Cuotas	
	Específica	Ad valorem
<b>Estados Unidos</b>		
<b>Bicicletas</b>		
Cada una de las ruedas con un diámetro de hasta 19 pulgadas		
Valuadas en hasta \$ 6.25 cada una	—	15.0%
Valuadas entre \$ 625 hasta \$ 8,333 cada una	93,5 cent. pieza	—
Valuadas en más de \$ 8,333 cada una	—	11.0%
Cada una de las ruedas con un diámetro entre 19 y 25 pulgadas		
Valuadas en hasta \$ 10.00 cada una	—	15.0%
Valuadas de \$ 10.00 hasta \$ 13.333 cada una	1.50 Dl. pieza	—
Valuadas en más de \$ 13.333 cada una	—	11.0%
Cada una de las ruedas contando con más de 25 pulgadas		
Valuadas en hasta \$ 8,333 cada una	—	11.0%
Valuadas de \$ 8,333 hasta \$ 16,666 cada una	93.0 cent. pieza	—
Valuadas en más de \$ 16,666 cada una	—	5,5%
<b>Otras</b>		
Valuadas en hasta \$ 12,50 cada una	—	15.0%
Valuadas de \$ 12,50 hasta \$ 16,666 cada una	—	15.0%
Valuadas en más de \$ 16,666 cada una	—	11.0%
<b>Partes para bicicletas</b>		
<b>Cuadros</b>		
Valuados en hasta \$ 4,166 cada uno	—	15.0%
Valuados de \$ 4,166 hasta \$ 8,333 cada uno	62,5 cent. pieza	—
Valuados en más de \$ 8,333 cada uno	—	7,5%
Otras partes para bicicletas (mazas para ruedas, freno piloto, cambios de velocidades, asientos, pedales, etc.)	—	15.0%
<b>Canadá</b>		
Bicicletas y triciclos no especificados	—	25.0%
Artículos de hierro o acero total o parcialmente cromados, importados por los fabricantes de bicicletas o triciclos para uso exclusivo en la fabricación de bicicletas o triciclos en sus propias fábricas de acuerdo con los reglamentos prescritos	—	12,5%
Rines de acero para bicicletas	—	17,5%
<i>Impuestos aplicables a:</i>		
	<i>Países en desarrollo</i>	<i>Otros países</i>
<b>Sistema general de preferencias</b>		
<b>Comunidad Económica Europea</b>		
Velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares)	Exento <sup>1</sup>	17.0%
Las demás partes, piezas sueltas y accesorios de los vehículos comprendidos en las partidas 87.09 a 87.11 inclusive	Exento <sup>2</sup>	8.0%
<b>Reino Unido</b>		
Motociclos y velocípedos con motor auxiliar, con o sin sidecar; sidecares para motociclos y velocípedos de cualquier clase presentados aisladamente	Exento	18.0%
Velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares)	Exento	20.0%
Partes, piezas sueltas y accesorios de los vehículos comprendidos en las partidas 87.09 a 87.11 inclusive	Exento	18.0%
<b>Irlanda</b>		
Los demás velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares)	3	40.0%
Partes, piezas sueltas y accesorios de los vehículos comprendidos en las partidas 87.09 a 87.11 inclusive	3	30.0%
<b>Suecia</b>		
Velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares)	Exento	10,0 coronas por unidad
Las demás partes, piezas sueltas y accesorios de los vehículos comprendidos en las partidas 87.09 a 87,11 inclusive	Exento	7,5%

País y concepto	Cuotas	
	Específica	Ad valorem
<b>Finlandia</b>		
Motociclos y velocípedos con motor auxiliar, con o sin sidecar; sidecares para motociclos y velocípedos de cualquier clase presentados aisladamente	3	12.0%
Velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares)	Exento	20.0%
Ruedas provistas de bandajes de caucho	Exento	20.0%
Las demás partes, piezas sueltas y accesorios de los vehículos comprendidos en las partidas 87.09 a 87.11 inclusive	Exento	12.0%
<b>Dinamarca</b>		
Motociclos y velocípedos con motor auxiliar, con o sin sidecar; sidecares para motociclos y velocípedos de cualquier clase presentados aisladamente	3	2.0%
Velocípedos sin motor incluidos los triciclos de reparto y similares	Exento	20.0%
Partes, piezas sueltas y accesorios de las partidas 87.09 a 87.11 inclusive	Exento	20.0%
<b>Noruega</b>		
Motociclos y velocípedos con motor auxiliar, con o sin sidecar; sidecares para motociclos y velocípedos de cualquier clase presentados aisladamente	3	25.0%
Velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares)	3	36.0 coronas por unidad
Partes, piezas sueltas y accesorios de los vehículos comprendidos en las partidas 87.09 a 87.11 inclusive	Exento	20.0%
Otras partes, piezas sueltas y accesorios, acabados de velocípedos	Exento	2.0 coronas por kg
<b>Suiza</b>		
Motociclos y velocípedos con motor auxiliar, con o sin sidecar; sidecares para motociclos y velocípedos de cualquier clase presentados aisladamente	47.60 F por unidad	68.00 F por unidad
Velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares)	24.50 F por 100 kg brutos	35.00 F por 100 kg brutos
Partes, piezas y accesorios de los vehículos comprendidos en las partidas 87.09 a 87.11 inclusive		
Fundas de horquillas y tubos preparados para cuadros y manillares sin perfeccionar en la superficie	2.10 F por 100 kg brutos	3 F por cada 100 kg brutos
Cubos, armaduras de sillones, cabezas y puntas de horquillas, piñones de dientes sencillos, manivelas, cajas de juegos de pedales	21.00 F por 100 kg brutos	30 F por cada 100 kg brutos
Rayos y pedales	25.90 F por 100 kg brutos	37 F por cada 100 kg brutos
Las demás partes	56.00 F por 100 kg brutos	80 F por cada 100 kg brutos
<b>Austria</b>		
Velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares)	23.8% <sup>4</sup>	34.0%
Sillines (incluidos los dobles y para niños), radios, racores, frenos soportes de muelle, guardacadenas	23.8% <sup>4</sup>	34.0%
Los demás	21.0% <sup>4</sup>	30.0%
<b>Japón</b>		
Velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares)	Exento <sup>5</sup>	14.0%
Partes, piezas sueltas y accesorios de los vehículos comprendidos en las partidas 87.09 a 87.11 inclusive	Exento <sup>5</sup>	14.0%
<b>Nueva Zelanda</b>		
Motociclos y velocípedos con motor auxiliar, con o sin sidecar; sidecares para motociclos y velocípedos de cualquier clase presentados aisladamente	3	n.d.

País y concepto	Cuotas	
	Específica	Ad valorem
Velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares)	3	n.d.
Partes, piezas sueltas y accesorios de los vehículos comprendidos en las partidas 87.09 a 87.11 inclusive	3	n.d.

1 La CEE fija un contingente anual de 753 000 unidades de cuenta y autoriza como una cantidad máxima por país y territorio en desarrollo del 50% de dicho contingente, o sea 376 500 unidades de cuenta, distribuidas como sigue: Alemania 141 200; Benelux 56 850; Francia 102 025 e Italia 76 425. Una vez cubierto dicho cupo se aplicarán los aranceles establecidos por otros países.

2 La CEE fija un contingente anual de 984 000 unidades de cuenta y autoriza como una cantidad máxima por país y territorio en desarrollo del 50% de dicho contingente o sea 492 000 unidades de cuenta, distribuidos como sigue: Alemania 184 500; Benelux 74 300; Francia 133 325 e Italia 99 875. Una vez cubierto dicho cupo se aplicarán los aranceles establecidos para otros países.

3 Este país no incluye en su esquema generalizado de preferencias estos artículos.

4 Estos derechos equivalen a un 70% de los derechos generales de aduana previstos en el arancel en vigor o los que fije Austria en virtud del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), si éstos son inferiores.

5 Los productos de este capítulo estuvieron sujetos a un control mensual y a un límite máximo en valor de 4 529 608 000 yens durante 1973.

Fuente: Aranceles de aduanas de los respectivos países.

#### CUADRO 14

##### Gravámenes a la importación de bicicletas y sus partes en los países de la ALALC que las han concesionado

País y conceptos	Terceros países	Países miembros
<b>Colombia</b>		
Las demás partes, piezas sueltas y accesorios de velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares), sillones de ruedas y vehículos similares		
Régimen legal	Licencia previa	Libre importación
Ad valorem S/CIF <sup>a</sup>	80.0%	20.0%
Ad valorem S/CIF <sup>b</sup>	3.0%	—
Depósito previo	130.0	—
Derechos consulares	1.0%	1.0%
Observaciones	—	Radios para bicicletas
<b>Chile</b>		
Las demás partes, piezas sueltas y accesorios de velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares), sillones de ruedas y vehículos similares		
Régimen legal	Libre importación	Libre importación
Unidad de volumen	kg bruto	—
Específicos <sup>a</sup>	4.0 peso oro	—
Ad valorem S/CIF <sup>a</sup>	60.0%	51.0%
Depósito previo	40.0%	—
Observaciones	—	Rayos para ruedas de bicicletas
<b>Ecuador</b>		
Motociclos y velocípedos con motor auxiliar, con o sin sidecar, sidecar para motociclos y velocípedos de cualquier clase, presentados aisladamente		
Régimen legal	Libre importación	Libre importación
Unidad de volumen	kg neto	kg neto
Específicos <sup>a</sup>	25 sucres	15 sucres
Ad valorem S/CIF <sup>a</sup>	40.0%	38.0%
Ad valorem S/CIF <sup>b</sup>	30.0%	30.0%
Depósito previo	140.0%	140.0%
Derechos consulares	Exigible	Exigible
Manubrios para motociclos y velocípedos con motor auxiliar		
Régimen legal	Libre importación	Libre importación
Unidad de volumen	kg neto	—
Específicos <sup>a</sup>	4 sucres	—
Ad valorem S/CIF <sup>a</sup>	45.0%	38.0%
Ad valorem S/CIF <sup>b</sup>	30.0%	30.0%
Depósito previo	140.0%	140.0%
Derechos consulares	Exigible	Exigible

<i>País y conceptos</i>	<i>Terceros países</i>	<i>Países miembros</i>
Horquillas delanteras (tenedores) en fondo anti-corrosivo para bicicletas		
Régimen legal	Libre importación	Libre importación
Unidad de volumen	kg neto	kg neto
Específicos <sup>a</sup>	6 sucres	2 sucres
Ad valorem S/CIF <sup>a</sup>	45.0%	23.0%
Ad valorem S/CIF <sup>b</sup>	30.0%	30.0%
Depósito previo	140.0%	140.0%
Derechos consulares	Exigible	Exigible
Guardafangos sin pintar, para bicicletas		
Régimen legal	Libre importación	Libre importación
Unidad de volumen	kg neto	kg neto
Específicos <sup>a</sup>	22 sucres	2 sucres
Ad valorem S/CIF <sup>a</sup>	40.0%	23.0%
Ad valorem S/CIF <sup>b</sup>	30.0%	30.0%
Depósito previo	140.0%	140.0%
Derechos consulares	Exigible	Exigible
Paraguay		
Las demás partes, piezas sueltas y accesorios de velocípedos sin motor (incluidos los triciclos de reparto y similares) etc.		
Régimen legal	Libre importación	Libre importación
Ad valorem S/CIF <sup>a</sup>	55.5%	15.0%
ad valorem S/CIF <sup>b</sup>	36.0%	0.5%
Depósito previo	100.0%	—
Derechos consulares	5.0%	5.0%
Observaciones	—	Partes y piezas para bicicletas

a Derechos aduaneros.

b Otros efectos equivalentes.

Fuente: ALALC, *Lista consolidada de concesiones*, Montevideo, 1973.

## RESUMEN Y CONCLUSIONES

1) De los primeros años del decenio de los cincuenta datan algunas de las actuales empresas mexicanas que manufacturan bicicletas y sus partes. A principios de 1974 había 5 empresas que armaban las unidades y que en muy diverso grado se autoabastecían de los componentes que requieren. Dichas compañías tienen inversiones que se estiman en 378 millones de pesos y dan ocupación a 3 300 personas. La producción mexicana de esos vehículos subió de 352 000 en 1970 a 500 000 en 1973, en este último año su valor fue de 300 millones de pesos; para 1974 se pronostica una producción de 562 000 unidades.

2) Además de aquellas empresas que arman sus bicicletas total o parcialmente con sus propios componentes, se identificaron 19 talleres o fábricas especializadas en elaborar las partes y refacciones, cuyo valor de producción se calculó en cerca de 100 millones de pesos para 1973.

3) Las instalaciones que tienen las 5 fábricas aseguran un exceso de capacidad de producción que, de aprovecharse, permitiría a corto plazo aumentar en 40% o más el número de bicicletas. Sin embargo, se aprecian deficiencias en el abastecimiento de ciertas piezas que limitan la oferta productiva, elevan sus precios y tienden a no mantener la calidad requerida. Las más afectadas son aquellas empresas que sólo se autoabastecen de una fracción de los componentes que demandan y que se producen en el país, pues generalmente no se conceden permisos de importación para las partes que se elaboran en el país.

4) Los niveles de producción y las clases de bicicletas que se producen en México son un reflejo de la demanda interna; en

un 60% se trata de unidades fuertes y durables (llamadas "turismo") que se utilizan como medio de transporte para obreros y campesinos, para distribuir mercancías o proporcionar determinados servicios. Siguen las bicicletas infantiles o de diversión (30%) y el resto (10%) son de carreras o tipo profesional; de estas últimas una parte se exporta y requiere un 40% de su valor en componentes importados.

5) Se puede afirmar que hay en México una notable demanda potencial de bicicletas que podría estimular su producción. Entre los elementos que promueven dicha demanda sobresalen el crecimiento demográfico y del ingreso monetario. Sin embargo, los factores limitativos se han convertido en estructurales, como el desarrollo desmesurado de los centros urbanos (sobre todo la ciudad de México) y el mayor número de vehículos automotores que hacen cada vez más peligroso transitar en bicicleta.

6) Por otra parte, las bicicletas —como está ocurriendo en otros países— pueden contribuir a resolver el problema de la insuficiencia de los transportes, del encarecimiento de los energéticos y de la contaminación ambiental que producen los automotores en las ciudades. Para ello haría falta que el Gobierno protegiera la circulación de esos vehículos de tracción humana y reglamentara el tránsito a su favor, que emprendiera la construcción de ciclorrutas y de lugares públicos seguros para su estacionamiento y que paralelamente lanzara una campaña publicitaria para decirle a los ciudadanos que desarrollen su salud con el ejercicio de los pedales.

7) A esta campaña también deberían contribuir los fabrican-



tes de bicicletas, sobre todo asegurando su mutua cooperación —no como competidores— mediante el establecimiento de una asociación que permitiera unir sus intereses y obtener mayores beneficios, como lo hacen por ejemplo los productores de cerveza con una publicidad que alienta al consumidor y no solamente a una marca o etiqueta en particular. Parece indispensable que se aprovechen los excedentes en las instalaciones para el ensamblado y que se amplíe la producción o se aliente el establecimiento de nuevos proveedores de componentes para bicicletas que cubran adecuadamente los requerimientos y mantengan o mejoren la calidad uniforme. Sólo así será capaz esta industria de aumentar la producción de unidades, obtener economías de escala y mantener o disminuir sus costos y precios.

8) En México se protege de la competencia externa a la fabricación de bicicletas y de sus partes. Se requiere permiso para su importación de la Secretaría de Industria y Comercio y se les grava con aranceles del 40% *ad valorem* para las unidades y del 10 al 80 por ciento *ad valorem* para los componentes. En las zonas y perímetros libres del país sí se permite la importación de bicicletas, la cual ha subido irregularmente de 9 216 unidades en 1967 a 19 835 en 1973 con valores respectivos de 188 000 y 519 000 dólares. Las compras en el exterior de componentes y accesorios para su ensamblado han aumentado más, si bien no se les puede diferenciar de algunas destinadas a otros vehículos, sobre todo las motocicletas.

9) Desde muy recientemente México inició la exportación de pequeñas cantidades de bicicletas y de sus partes; en 1973 se estiman 18 885 unidades con valor de 655 000 dólares y 75 000 dólares de partes o componentes. Las primeras se envían principalmente a Estados Unidos; se trata de vehículos ligeros, de tipo *sport* o profesional. Es probable que para 1974 el número exportado ascienda a 40 000 unidades; si a éstas se agregan los componentes, el valor será de alrededor de los 2 millones de dólares; sin embargo, está sujeto al adecuado abastecimiento de los materiales de origen nacional.

10) Para el fomento de esta clase de exportaciones una empresa mexicana realizó coinversiones en la República Dominicana y otra fábrica estableció una sucursal o planta armadora en Tijuana, Baja California, al amparo del régimen de zona libre. Sólo hay un taller localizado en el estado de México que funciona como maquiladora y que ensambla cuadros de bicicletas para exportar a Estados Unidos.

11) En los últimos años ha habido un auge en el comercio mundial de bicicletas y sus partes; nueve de los principales exportadores mundiales elevaron sus ventas conjuntas de 124.6 millones de dólares en 1967 a 522.4 millones en 1972. Los encabeza Japón, quien superó por un gran margen a los exportadores tradicionales, al saber aprovechar la expansión en la demanda de estos vehículos mediante sus ampliaciones en la capacidad productiva, aplicado una tecnología avanzada, manteniendo precios altamente competitivos y mejorando su organización de ventas. En 1974 se agudizaron algunos problemas en la producción japonesa de esos vehículos al elevar sus costos, frenarse algunos abastecimientos de sus componentes y tener que elevar sus precios. Por tanto, sus fábricas están pasando por una etapa transitoria de reajuste mediante una mayor mecanización de su producción e introduciendo cambios apoyados en nuevas investigaciones.

12) En gran parte la rápida expansión en la demanda mundial de bicicletas y de sus componentes se ha localizado en Estados Unidos, Canadá y algunos países de Europa occidental. En el primero de ellos, desde principios del decenio de los setenta se intensifica un movimiento social a favor de conservar limpio el ambiente. Se trata de millones de jóvenes y adultos que han mostrado su preferencia por bicicletas ligeras —*sport* o de carreras— como medio de diversión; además ya comienza a extenderse su uso como vehículo de transporte. El gobierno ha ido en su apoyo y les está otorgando cada vez mayores facilidades a fin de reducir los riesgos y los accidentes.

13) La insuficiente producción interna en Estados Unidos lo llevó a incrementar de manera sostenida sus importaciones de bicicletas y de sus partes, que le implicaron un gasto de 33.7 millones de dólares en 1967 y de 320.7 millones en 1973; el número de unidades ascendió en ese lapso de 1.1 a 5 millones durante enero-noviembre del último año. Entre los abastecedores no sólo se distinguieron los más importantes países productores de bicicletas; también hubo nuevos proveedores que elevaron su participación en ese mercado tan competitivo, habiendo destacado Formosa, Corea del Sur y Portugal. Su vecino del sur, México, no cubrió ni siquiera el 1% de la demanda estadounidense.

14) Las ventas de bicicletas en Estados Unidos fueron de 15.2 millones de unidades en 1973 y se estiman en 15.5 millones para 1974; probablemente la demanda se estabilice en los próximos 3 años en alrededor de 16 millones, que se espera abastezcan con importaciones en una quinta parte de unidades terminadas; además, se estima que necesitarán importar el 30% de los componentes que utilizarán en la producción de bicicletas terminadas.

15) Los aranceles que sostienen los principales importadores mundiales de bicicletas y de sus partes no han resultado un obstáculo para sus abastecedores externos. Estas mercancías se incluyen en los esquemas generales de preferencias no recíprocas ni discriminatorias que suscribieron ciertos países industrializados a favor del Tercer Mundo; habiendo quedado todavía pendiente su adopción por Estados Unidos y Canadá. En la mayoría de los países latinoamericanos existe un fuerte proteccionismo al productor interno de estos vehículos y de sus piezas, si bien algunos de ellos han otorgado márgenes preferenciales dentro de la ALALC.

16) Todavía a principios de 1974 los fabricantes mexicanos de bicicletas continúan sosteniendo la especialización de su producción hacia el mercado interno fuertemente protegido. En pequeña escala iniciaron las exportaciones a Estados Unidos y prácticamente no participan del auge en la demanda del principal mercado mundial. Se tiene más de 20 años de experiencia en la fabricación mexicana de bicicletas y parece que no son suficientes en términos del desarrollo de esta industria incipiente. Entre las soluciones que podrían dar un vigoroso impulso a la producción especializada para exportación, se distingue la de atraer capitales y tecnología importados que en coinversiones con empresas mexicanas ya establecidas podrían aprovechar las ventajas comparativas de que disponemos, como nuestra vecindad con Estados Unidos, abundancia de mano de obra calificada y de otros insumos, así como la facilidades para la importación de las partes que todavía no se producen en el país y del apoyo fiscal para exportación.