



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE ECONOMÍA Y FINANZAS

**“Consolidación de la ciudad de Puebla como Zona Económica de Intensa
Acumulación con la planta Volkswagen, 2015-2022”**

Tesina presentada para obtener el grado de:

Licenciada en Economía

Presenta:

Lina Elizabeth Carreto Arredondo

Matricula: 200716797

Directora de tesina: Dra. Aurora Furlong y Zacula

Julio de 2023

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	3
OBJETIVO GENERAL.....	7
Objetivos particulares	7
MARCO TEÓRICO.....	8
ANTECEDENTES	13
CAPITULO 1. IMPACTO DE LA GLOBALIZACIÓN EN LA EXPANSIÓN DE LA PLANTA VW PUEBLA.....	20
1.1 Generación de procesos intensivos de la industria.	21
1.2. Ventajas comparativas de la VW en Puebla.	23
1.3. Proceso de trabajo y relaciones laborales.	30
CAPÍTULO 2. IMPACTO DE PUEBLA CAPITAL COMO ZONA ECONÓMICA DE INTENSA ACUMULACIÓN EN EL FUNCIONAMIENTO DE VW.....	38
2.1. Desarrollo y cooperación.	38
2.2. Influencia económica de VW en Puebla.	47
2.3. La creciente IED en la zona metropolitana de Puebla.	53
CAPÍTULO 3. IMPLICACIONES DE LA PLANTA VW EN EL DESARROLLO SOCIAL DEL MUNICIPIO DE PUEBLA.	60
3.1. El impacto en la calidad de los ingresos.	61
3.2. Tecnología y recursos humanos.	65
3.3. Impacto de VW en el Estado en Puebla.	75
CONCLUSIONES	79
BIBLIOGRAFÍA.	83

PRESENTACIÓN

Con el acuerdo del TLCAN (T-MEC) en 1994, las automotrices fueron las que más aprovecharon los beneficios creados por el gobierno, bajo el discurso de fomentar una modernización económica y tecnológica que supuestamente generaría empleos mejor pagados para alcanzar el tan anhelado desarrollo social.

Actualmente la industria automotriz sigue teniendo un papel muy importante, aún con la recesión económica provocada por el SARS-COV 2, que hasta la fecha sigue generando dificultades para el suministro de autopartes, semiconductores y microchips, necesarios para la fabricación de los automóviles. Este sector sigue siendo uno de los más importantes en el país sobre todo para los estados en donde ubican las plantas armadoras como es el caso de Puebla.

Esta industria es determinante en la economía mexicana, siendo un sector estratégico para la modernización del país. Estas empresas se ubican en zonas geográficas privilegiadas en términos de mercado de consumo y demanda para EUA. Este sector está constituido por dos sectores importantes como es la industria terminal y la de autopartes, conformadas por empresas o filiales cuya presencia aporta tecnología de punta al sector, además, logra captar gran volumen de IED para el crecimiento y desarrollo.

La importancia de esta industria radica en el efecto multiplicador que genera en otros sectores como la creación de empleos no sólo dentro de las plantas armadoras sino también fuera de ellas sobre todo en las cadenas de producción globales de las cuales depende, además de incentivar las inversiones y la transferencia de tecnología.

Esta industria es importante a nivel mundial y por ello depende de las redes internacionales de producción, las cuales demandan una gran cantidad de recursos naturales, minerales y energéticos, pero también financieros, debido a la gran cantidad de inversiones. Ello ha motivado a que las plantas armadoras se ubiquen en zonas geoestratégicas donde puedan movilizar su producción y al mismo tiempo abastecerse de los componentes necesarios.

Las empresas automotrices incentivan una competencia voraz, buscando nuevos espacios para su expansión y explotación de recursos, sin importar los impactos negativos que puedan generar sobre a la población local debido la desposesión de recursos como el agua o la tierra.

Por lo anterior, la empresa Volkswagen (VW) ubicada en Puebla no es ajena a esta competencia, sobre todo porque desde el fordismo, las industrias automotrices en especial, son las que más han seguido la lógica capitalista de acumulación. Desde su fundación en 1964, VW de Puebla ha generado un gran dinamismo económico, sabiendo aprovechar las ventajas que ofrece el gobierno como la condonación de impuestos y las facilidades para su expansión territorial, sin tomar en cuenta el despojo de tierras de cultivo a los campesinos de la región.

La empresa forma parte del Grupo VW, el cual se encuentra integrado por otras 12 marcas globales: “*Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, VW Vehículos Comerciales, Scania y MAN*” (VW, 2023). Se compone de una industria terminal y otra de autopartes, constituidas por compañías que pueden ser multinacionales con alto desarrollo tecnológico hasta locales con mano de obra poco especializada y tecnología precaria. Además, se ubica al lado del mercado de consumo más grande en el nivel mundial: Estados Unidos; en un ambiente de desregulación comercial.

Es importante mencionar que no es un hecho casual que VW haya elegido a Puebla para la instalación de una de sus plantas armadoras, debido a que esta zona es considerada geoestratégica, debido a su conexión la CDMX y el puerto de Veracruz, también posee recursos como gas, agua y energía eólica, lo cual ha facilitado el desarrollo industrial y tecnológico de esta empresa, razón por la cual también se instaló su filial Audi. Por ello este territorio consideramos que se consolida como una Zona Económica de Intensa Acumulación (ZEIA).

En 2022, Puebla ocupó el cuarto lugar a nivel nacional con el mayor número de empresas, al albergar un total de 343 mil 579 (Zambrano, 2022). Estos datos dan cuenta de la importancia que tiene esta zona considerada de nicho para la instalación de nuevas compañías porque además de disponer de recursos materiales tiene suficiente mano de obra, la cual puede ser calificada y no calificada.

Por lo anterior, el objetivo de este análisis es estudiar el impacto que ha tenido la empresa VW en la capital de Puebla considerada como una ZEIA, sobre todo mostrar si en verdad ha generado un desarrollo económico y social en la región. Si bien existen muchas empresas instauradas en esta área, solo nos enfocaremos en VW por ser de las más grandes y con más años en la capital.

En el primer capítulo se analiza el proceso de globalización en que se enmarca esta empresa, que, si bien ha generado industrias terminales y de autopartes, así como toda una cadena de producción global, no todos se han beneficiado de este desarrollo, ni tampoco se ha conseguido la transferencia tecnológica debido a que sigue siendo una empresa de ensamblaje y no de innovación.

En el segundo capítulo se estudia a Puebla como ZEIA, debido a que es un área donde confluyen grandes inversiones y se captan grandes montos de IED, posee una posición privilegiada con el centro del país y el puerto de Veracruz, pertenece también a uno de los corredores industriales más grandes de México, el Puebla-Tlaxcala y esta contextualizada en el Plan Mesoamérica.

Finalmente, en el capítulo tercero, se estudia el impacto que ha tenido esta industria en el área metropolitana de Puebla, con el objetivo de analizar si en verdad ha tenido los resultados esperados conforme a los indicadores de crecimiento económico y desarrollo social, sobre todo después de la pandemia C-19.

OBJETIVO GENERAL

- Analizar la consolidación de la Ciudad de Puebla como Zona Económica de Intensa Acumulación por medio de la planta automotriz VW.

Objetivos particulares

- Conocer el impacto de Puebla como ZEIA en el funcionamiento de la empresa VW.
- Estudiar cómo el proceso de globalización fortalece el funcionamiento de la empresa VW en Puebla.
- Investigar el efecto real que ha tenido la empresa VW sobre el desarrollo socioeconómico de la zona metropolitana de Puebla.

MARCO TEÓRICO.

La globalización es el marco conceptual que fundamenta a los procesos económicos, creación de mercados, acuerdos comerciales y planes regionales donde quedan inmersas áreas específicas poseedoras de algún recurso estratégico, mismo que será aprovechado por grandes empresas, para llevar a cabo proyectos de infraestructura o industriales.

“Por lo anterior, el capital transnacional, va cobrando espacios territoriales y decisiones de comercio sobre la economía y decisiones del Estado, disminuyendo su autonomía frente al poder transnacional, que se expande a nuevos territorios, buscando su rápida instalación logrando el dominio de un sistema autoritario mundial” (Furlong, et al. 2022:14).

Una característica de las empresas, sobre todo del sector automotriz, es su gran conexión comercial con las cadenas de producción a nivel global. Por ello, dentro del contexto del capitalismo global, las relaciones comerciales tienen que ser más estrechas y por ello las empresas buscan zonas de nicho o espacios geoestratégicos para la construcción de sus corporativos.

Hay que recordar que, en el caso de las empresas automotrices, la pluralidad de sus modelos productivos,

“Se construye en la diferenciación de los modelos de crecimiento, luego en la elección de una estrategia de ganancia, finalmente en la adopción o invención de medios para implementarla que sean coherentes y aceptables por parte de los actores de la empresa” (Boyer, R. & Freyssenet, 2001).

Por ello el modelo que adopto la empresa VW es la combinación del sistema fordista y tayloriano, donde se busca la mayor eficiencia de los recursos, así como una gran producción en serie, por ello la necesidad de instalarse en espacios con grandes conexiones comerciales no sólo para venta y transporte sino también para el suministro de mercancías.

Además de adoptar ciertos modelos productivos, las empresas automotrices buscan la innovación tecnológica pues de acuerdo con Wallerstein (2005:05) *“el imperativo de la incesante acumulación de capital ha generado una necesidad de cambio tecnológico constante, y una constante expansión de las fronteras (geográficas, psicológicas, intelectuales, científicas)”* lo cual se ha logrado con la robotización y de aquí viene la idea de que con la instalación de una empresa habrá una transferencia tecnológica.

Es claro que Puebla ha quedado inmersa dentro de un proceso de globalización, que de acuerdo con Robinson (2013:25),

“puede verse esencialmente como un punto máximo a la culminación de un largo proceso de siglos de expansión de la producción capitalista alrededor del mundo y el desplazamiento de todas las relaciones precapitalistas (p. 21)...este capitalismo es expansionista...de una manera extensiva...y se profundiza en forma incesante: actividades humanas que antes estaban fuera de la lógica de la producción capitalista son llevadas a esa lógica”.

Por lo anterior, las áreas que estén ubicadas en zonas geográficas estratégicas como el caso de Puebla, podrán desarrollar mejores conexiones comerciales, financieras y de infraestructura, sobre todo por la atracción de grandes empresas como las industrias automotrices, de esta manera se crean Zonas Económicas de Intensa Acumulación (ZEIA).

“Los procesos de acumulación capitalista, en su dinámica nacional con esta ola neoliberal tienen su expresión en los espacios urbanos-base de la producción- y de la privatización de la tierra, mediante la acumulación por desposesión” (Harvey, 2004).

Para este estudio definiremos a las ZEIA con aquellas áreas que surgen de los grandes proyectos de infraestructura, comercio e internacionalización de la producción debido a su participación en mercados globales, razón por la cual, las compañías transnacionales tienden a desarrollar grandes redes de comunicación y financieras para el movimiento de mayores flujos de inversión.

“Dichos espacios globales suelen conformar patrones regionales de acumulación, los cuales reflejan diferenciaciones espaciales dentro del funcionamiento del Capitalismo Global. Dichos espacios son zonas intensas de recepción de capitales, personas y extracción de recursos naturales. Su funcionamiento obedece a una reestructuración de la economía mundial que busca el aumento de la tasa de ganancia de los grandes capitalistas” (Ávila, 2017).

Se considera a Puebla capital como una ZEIA, debido a que existen ciertas oportunidades por parte del Estado, para la atracción de inversiones e instalación de grandes compañías transnacionales como es el caso de VW, bajo la promesa de promover más inversiones y con ello mejores empleos para la población, sin embargo, lo fundamental es que las empresas instaladas generen más ganancias.

Es importante señalar que en las áreas geográficas donde se han instalado las grandes empresas también se genera un fuerte cambio en el espacio social-urbano. Por lo anterior, Smith (2006, p. 8), señala:

“La distinción entre espacio físico, natural y social debe considerarse en relación con la intervención humana, la ciudad es un espacio físico, configurado éste con los objetos existentes procedentes de diferentes periodos, los cuales se alzan sobre un espacio de la segunda naturaleza y producidos por una sociedad cuyas relaciones sociales y prácticas específicas de consumo y producción, se manifiestan en ella”.

Debido a que VW fue una de las primeras empresas de clase mundial en instalarse en Puebla, las bases teóricas de Smith (2006), señaladas en el párrafo anterior nos permiten entender como esta zona se convierte en un espacio geoestratégico para la producción intensa que inicio en los años 60’s, en una región local-regional, la cual cumple las condiciones para la intensificación del capital y que a la fecha sigue generando fuertes ganancias al conglomerado VW, aún después de la pandemia del covid-19, incluso este se ha extendido mediante otras filiales como es AUDI en el municipio de San José Chiapa.

Tomando en cuenta que estamos dentro del contexto neoliberal, todas las empresas buscaran la maximización de ganancias,

“en esta nueva dinámica ha exacerbado la competencia induciendo a cada empresa capitalista a buscar el aumento de las utilidades mediante el desarrollo de nuevas tecnologías y métodos de producción susceptibles de reducir costos, principalmente de la mano de obra” (Robinson, 2013:43).

En efecto,

“el capitalismo niega y rechaza el límite: todo lugar es, para él, superable, todo lugar de llegada deviene lugar de partida, pues su aspiración más cara es la de aumentar la productividad, maximizar los rendimientos” (Filinich, 2016).

De esta manera, en Puebla se ve reflejado un proceso de intensificación del capital, donde *“la globalización puede verse esencialmente como un punto máximo a la culminación de un largo proceso de siglos de expansión de la producción capitalista alrededor del mundo y el desplazamiento de todas las relaciones precapitalistas”* Robinson (2013: 21) pero que ahora se ve en un espacio más pequeño como es el municipio de Puebla.

Por lo anterior, en el municipio de Puebla se vive una intensificación creciente de las inversiones, así como la generación de nuevos polos de desarrollo que de aprovecharlas puede traer grandes beneficios para la población local o un fuerte deterioro de la calidad de vida de la población.

ANTECEDENTES

Desde el siglo pasado las empresas automotrices en México ha tenido gran importancia, por un ser un sector que puede fomentar el crecimiento económico nacional. Esto se debe al potencial que tiene como generador de trabajos, debido a que no sólo son empleos directos o de la industria terminal, sino también por los pequeños talleres donde se fabrican las autopartes.

En los años 20's, el Estado ha emitido ciertos decretos que se supone están enfocados para regular el funcionamiento de dicha industria, a estos se les conoce como "Decretos Automotrices" (Vicencio, 2007:213) mismos que también tienen como finalidad controlar la producción y venta de este sector. Sin embargo, estos pocas veces han sido consistentes debido a que cada gobierno ha tenido una política industrial diferente.

El proceso de las empresas automotrices en México lo podemos dividir en cinco etapas. La primera corresponde a su nacimiento de lo que hoy conocemos como la industria automotriz mexicana que inicia en los años 20's, con la instalación de la fábrica Ford y finaliza en la primera mitad de los años 70's.

Esta primera inicia con la instalación de la primera ensambladora Ford en México en 1925, teniendo como característica el ensamble de automóviles mediante el sistema Completely Knocked Down (CKD) (Vicencio, 2007) que consiste en la importación de todas los componentes de un automóvil de manera separada, mismos que son ensamblados en una sola línea de producción.

Con este sistema de ensamblaje, ningún componente es de fabricación nacional, además el personal no necesita tener un alto nivel de cualificación ya que ellos se encargan únicamente

de armar el automóvil provocando que hasta cierto punto la producción sea escasa. Debido al bajo volumen de producción no se requiere de una planta industrial de gran tamaño y el avance tecnológico es escaso comparado con las fábricas actuales.

En este primer periodo, en 1935 se establecen ensambladoras de automóviles como General Motors y Chrysler pero con el mismo modelo de ensamblaje y con poca tecnología debido a que su objetivo era el abastecimiento del mercado local mexicano evitando costos logísticos y de importación.

Fue hasta finales de los años 40's con el término de la segunda guerra mundial, cuando México cambia su estructura económica de tipo agrícola a un modelo de desarrollo industrial, con una fuerte protección del mercado sustituyendo las importaciones, con gran apoyo gubernamental mediante condonación de impuestos y subsidios a los fabricantes.

Hasta los años 60's década donde culmina el primer periodo *“la industria automotriz mexicana contaba con plantas de ensamble que utilizaban aproximadamente 20% de partes nacionales y un mercado interno que importaba 50% de sus automóviles”* (León, 2016) después la producción se enfocaría no sólo al interior sino también al exterior, rompiendo con los anteriores paradigmas de producción y recibiendo grandes apoyos por parte del gobierno.

El segundo periodo corresponde de los años 60's hasta principios de los 70's donde prevalece una política de sustitución de importaciones, la cual restringe el modelo CKD para favorecer la producción nacional de vehículos. Pero debido a los beneficios que otorgaba el gobierno, fue en este lapso cuando las armadoras expanden su producción, así como sus instalaciones.

“En 1964 Volkswagen, que desde una década antes se dedicaba a la comercialización de vehículos importados, inicia sus operaciones de ensamble en el Estado de México y tres años después traslada su centro de producción al estado de Puebla (...) Ford hace una expansión de su producción en 1964 e instala dos nuevas plantas en el Estado de México, en tanto que General Motors inaugura el complejo de motores y fundición en Toluca en 1965, destinado principalmente a proveer de motores de 6 cilindros y partes de fundición a la planta localizada en la Ciudad de México (...) Siguiendo el mismo camino, Chrysler abre una planta de motores en Toluca en 1964 y en 1968 inaugura su planta de ensamble” (Vicencio, 2007:215).

Para incentivar el desarrollo automotriz, así como el crecimiento de la industria del país, en 1962 se firma el decreto automotriz cual tenía como objetivo, limitar la importación de vehículos, así como de algunas refacciones y motores para lograr una integración nacional del 60% (Vicencio, 2007) buscando incentivar las inversiones, la unificación productiva, generar empleos y desarrollo tecnológico.

“De acuerdo a la estrategia del gobierno federal en aquellos años, la sustitución de importaciones, de vehículos y refacciones tendría el efecto de ahorrar divisas permitiendo dedicarlas al desarrollo del país. El propósito era contribuir a que el país fuera menos dependiente del exterior en materia económica y política” (Solís, 2020:212).

Con el proteccionismo del mercado doméstico, la industria automotriz tuvo un fuerte crecimiento *“de los 96,781 vehículos que se fabricaron en 1965 se pasó a 250,000 unidades en 1970” (Vicencio, 2007:216)* como resultado de contener la producción nacional

mediante la activación de los sectores de autopartes, sobre todo a los alrededores de las plantas de ensamble como fue en el caso de Cuautlancingo con la VW.

Además, con la política de sustitución de importaciones hubo una disminución de las presiones competitivas lo cual redujo los incentivos para incrementar la productividad. El proteccionismo produjo un sesgo anti exportador al impedir que los consumidores tuvieran acceso a insumos de mayor calidad a precios competitivos y promoviendo la reducción de las exportaciones.

A pesar de la notable liberación económica obtenida durante este periodo, en cuanto a exportaciones se refiere, no se obtuvo el resultado esperado, ya que al salir de una etapa del modelo ISI en la que no existía un alto nivel de competitividad de los productos mexicanos carecían de alta calidad debido a que no se contaba con la infraestructura adecuada ya que está era bastante obsoleta, sin embargo, los acuerdos realizados sobre las reglas de origen e incremento del contenido regional en lo referente a autopartes, exigen mayor participación de la macro región de Norteamérica, pero a la vez crea las posibilidades para desarrollar una posible industria automotriz nacional con tecnología para impulsar el sector en México.

Uno de los problemas hasta antes de la expansión de las automotrices, es que para inicios de la década de los 70's la mayoría se concentraba en la CDMX, por ello tuvieron que buscar zonas propicias para la industrialización, sobre todo que tuvieran conexiones con el puerto de Veracruz. Fue así como VW encontró en Puebla una zona espacial para la instalación de una de las plantas más grandes de Latinoamérica.

“Ya para inicios de la década de los setenta sólo siete fabricantes de vehículos permanecían en el país con plantas ubicadas alrededor de la Ciudad de México, que

en su gran mayoría contaban con una infraestructura tecnológica de producción que se hacía obsoleto año con año” (Vicencio, 2007:216).

Así para superar los problemas de atraso y sobre todo incentivar la competencia con el exterior, en la tercera fase de desarrollo el enfoque estará orientado hacia *“la competitividad internacional mediante la protección comercial y promoción de las exportaciones”* (Vicencio, 2007:216), este periodo corresponde de 1977 a 1989 donde también existe un estricto control en la balanza de pagos.

En esta fase es importante mencionar la entrada de México al GATT previo a la firma del TLCAN. Durante esta etapa se buscó mantener estable el comportamiento de las principales variables económicas a través de un programa de estabilización, aunque permanece la idea de obtener un cambio estructural en el país a través del eje manufacturero exportador ahora complementado por una estrategia de modernización productiva interna para hacer más competitiva a la economía nacional.

La característica principal de esta fase es la puesta en marcha de un nuevo decreto automotriz por parte del gobierno con el fin de incentivar el mercado extranjero. De esta manera se reducía la producción nacional para fortalecer las exportaciones. Además, se obligaba a la industria terminal a exportar gran parte de sus productos.

“Haciendo un comparativo de cómo se fueron acelerando las exportaciones del país se tiene que para 1977 éstas alcanzaron un monto equivalente a 181 millones de dólares (de los cuales el 83.7% correspondieron a las autopartes” (Vicencio, 2007:218).

Por las cifras anteriores, y con el nuevo cambio de modelo económico, así como el inicio de la crisis económica de 1994, a partir de 1990 se inicia la cuarta fase que terminara en 1993. El gobierno del entonces presidente Carlos Salinas de Gortari, emite un nuevo decreto en donde lo principal era la competencia internacional y el expansionismo de las plantas de ensamble a varias zonas de México. Así como la modernización del sector, debido a que da inicio la globalización comercial y la desregulación económica lo cual género más inversiones para este sector, así como nuevos incentivos.

Otro aspecto importante de este nuevo decreto fue que para modernizar la industria se permitía nuevamente la importación de automóviles nuevos, situación que no ocurría desde hacía más de 30 años, esto provocando la pérdida de competitividad de muchos talleres de autopartes quienes no pudieron competir con las grandes fábricas extranjeras.

Así con un mercado más abierto que promocionaba las exportaciones e importaciones, llegamos a la quinta fase que inicia con la firma del TLC a la total desregulación de la economía y de la industria automotriz,

“los acuerdos sobre el sector automotriz jugaron un papel muy relevante durante las negociaciones del acuerdo global, ello en virtud de que representaba tanto para México como Estados Unidos y Canadá el sector más grande en cuanto a intercambio económico” (Vicencio, 2007:221).

En general, el decreto firmado por Salinas de Gortari fue de los más importantes hasta la actualidad, sobre todo por bajar e incluso eliminar las tarifas arancelarias de las importaciones, incentivado nuevamente a las industrias terminales y de autopartes, quienes

también buscaron nuevos espacios para su instalación, sobre todo zonas estratégicas con fácil acceso comercial.

Desde entonces, las empresas de la rama automotriz han tenido innumerables incentivos por parte del gobierno, en el caso de VW Puebla, ha estado inserta en grandes planes de carácter internacional como fue el Plan Puebla-Panamá lo cual le aseguraba un suministro de autopartes, materias primas y facilidades para la exportación de sus vehículos.

En caso específico de Puebla, no fue casualidad que VW se instara en esta zona debido a geográfica e históricamente esta región tiene una posición estratégica, no solo está cerca de la capital de México sino también tiene salidas al puerto de Veracruz y carreteras que conectan al norte del país, así como a otras plantas de la misma empresa ubicadas en Silao, Guanajuato y conectividad con el pacífico para abastecer al mercado más grande del mundo, China.

En la historia de la empresa automotriz mexicana, sobre todo VW Puebla, no se debe olvidar los efectos de la pandemia sobre las cadenas de valor y la crisis de los semiconductores, provocando la suspensión de actividades en la planta, representado una pérdida para la empresa, pero sobre todo para los trabajadores.

CAPITULO 1. IMPACTO DE LA GLOBALIZACIÓN EN LA EXPANSIÓN DE LA PLANTA VW PUEBLA.

En este primer capítulo tiene por objetivo analizar el proceso de globalización que acompaña a la empresa VW Puebla, mismas que ha generado industrias terminales y de autopartes, así como toda una cadena de producción global, donde no todos se han beneficiado de este desarrollo, consiguiendo que la transferencia tecnológica sea exclusivamente para la empresa.

Los procesos de globalización iniciaron con la firma de acuerdos comerciales claramente asimétricos entre las economías, en donde las mayormente beneficiadas son las empresas transnacionales sustentadas en el capital privado, en esta forma uno de los sectores estratégicos son las empresas automotrices.

Es un hecho que en EUA siempre ha tenido gran influencia en las decisiones empresariales de México, sobornando a legisladores, funcionarios y empresarios para favorecer las negociaciones en pro de los intereses norteamericanos. De esta manera en la nueva relación de EUA con México basada en el T-MEC se inicia una etapa de unificación regional más agresiva en la cual la industria automotriz y de autopartes, fortalecen sus lazos con el mercado internacional, pero en deterioro de las condiciones de trabajo de sus empleados.

La industria automotriz en México es considerada uno de los sectores más dinámicos e importantes, principalmente por la participación que tiene en el PIB, además en los últimos años su nivel de producción total se ha incrementado notoriamente, otros puntos clave a considerar es la inversión extranjera directa que capta y la gran cantidad de empleos que genera, por lo cual es considerada un elemento estratégico en el cumplimiento de los objetivos esperados de la política industrial que el estado mexicano ha promovido durante los últimos 20 años.

Es importante mencionar que la Industria Automotriz tiene un efecto multiplicador o de arrastre de alto impacto en otros sectores manufactureros como son la industria del plástico y materiales sintéticos, acero, vidrio, de componentes electrónicos, etcétera por ello el integrarse al proceso de globalización representa la búsqueda de nuevos mercados y su expansión comercial.

1.1 Generación de procesos intensivos de la industria.

Este tipo de industria es importante por la cadena de suministro y el impacto en la región no solamente por la relación entre los países sino por la apertura comercial de México principalmente en la relación con los otros dos países.

De ser una industria orientada al mercado nacional con una activa intervención por parte del estado, las políticas públicas de desarrollo empezaron a adquirir un carácter más pasivo con respecto a las grandes empresas armadoras transnacionales, de tal modo que empezó la configuración de una industria principalmente para la exportación con miras hacia los grandes mercados globales, en especial los Estados Unidos.

La apertura de la economía mexicana inicia como ya se mencionó anteriormente con la inserción de México en el GATT de 1985 a 1988, adoptando una política de estabilización a través de la aplicación del pacto de estabilidad económica firmado en 1987 que fija en un máximo de 20% los aranceles y aumenta considerablemente el grado de apertura comercial, con estas y otras medidas adoptadas se logró corregir parcialmente los precios entre bienes exportables e importables y eliminar parte del sesgo anti exportador.

Este proceso lo podemos datar en la década de los 80's bajo el contexto de la recesión económica y luego en los 90's con los préstamos solicitados por México, desde entonces el

mercado estadounidense marco la línea que tendría que seguir los diversos decretos en relación con las empresas automotrices.

Por lo anterior, Donald Trump presionó al gobierno de México para modificar y firmar un nuevo tratado comercial (EUA-México-Canadá) que daría como resultado el T-MEC el cual tiene como objetivo el crecimiento de las inversiones en México y mejorar las condiciones de intercambio comercial, en donde se incluyen las autopartes fabricadas en México, por ello empresas como la VW vieron una nueva oportunidad de crecimiento en este nuevo tratado.

“Este nuevo tratado incrementó la normativa de contenido regional en la industria e introdujo una regla de contenido laboral junto con un amplio capitulado relativo a los derechos de los trabajadores para México, la atracción fue como antes en China el abaratamiento de la mano de obra y atracción de inversiones” (Covarrubias, 2021).

Pese a lo anterior, el presidente *“Andrés Manuel López Obrador modificó la Ley del Trabajo que dio lugar a la aplicación plena de los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y ha otorgado incrementos salariales por durante tres años consecutivos, lo que ha alentado la idea de que el país ha emplazado un nuevo modelo de relaciones de empleo” (Covarrubias, 2021)*, sin embargo, también se ha incrementado el cobro de impuestos, sobre todo para los empleados informales.

Sin embargo, el problema fundamental es que las grandes compañías siguen viendo a México como un país maquilador-exportador que ofrece diversos atractivos para la inversión extranjera, las razones que motivaron a los fabricantes norteamericanos en un inicio y posteriormente a los europeos y asiáticos a trasladar su centro de fabricación a México. Como

fue el caso de la VW que desde el inicio vieron en Puebla no un mercado sino una área con ventajas para la manufactura, sobre todo por tener mano de obra barata y capacitada.

El contexto del T-MEC, sobre la industria automotriz, va a depender de como México, implemente *“un nuevo modelo laboral que supere el tipo de sindicalismo de simulación y contratos de protección así como corrupción del modelo anterior y se vaya creando una cultura de mayor responsabilidad y cumplimiento de la ley para relevar los derechos individuales y colectivos de los trabajadores”* (Covarrubias, 2021) que además sienta las bases para una relación de mayor igualdad y mejora salarial de los trabajadores proyectando un mejor nivel de desarrollo.

1.2. Ventajas comparativas de la VW en Puebla.

A pesar de que gran parte de la producción de camiones y automóviles se ha concentrado en el norte del país la mayor aglomeración de autopartes está en la región de Puebla, este crecimiento puede estar directamente relacionado no solo con la producción nacional sino con la exportación de las mismas no sólo para EUA sino para Europa y China, recordemos que una de las ventajas de Puebla es su cercanía con el golfo de México y con el pacífico, tiene mercado en Europa, propiamente en Alemania y por otro a los mercados asiáticos, sobre todo a China.

Es aquí en donde cobra gran relevancia los clústeres, que en el caso de VW Puebla estos se han concebido como *“concentraciones geográficas de empresas interconectadas, suministradores especializados, proveedores de servicios, de universidades, institutos de normalización, asociaciones comerciales que compiten pero que también cooperan”* (Porter, 1997, p.203).

En los clústeres radica el éxito de la instalación de VW en Puebla, porque además de tener empresas interconectadas, también tienen grandes proveedores y debido a la posición geográfica de la ciudad permite una mayor conectividad hacia el mercado nacional y mundial.

El clúster de VW Puebla destaca por una menor profundidad en su estructura, con una alta tendencia hacia la integración vertical, y una concentración de aglomeraciones y que es menos competitivo debido a la poca tecnología e innovación que existe, porque siguen siendo de manufactura para las armadoras tanto de VW como de Audi.

De manera particular el clúster de VW sigue el sistema de producción modular que se configuro en la década de los noventa, con una red de más de 100 proveedores directos o de primera línea de la ensambladora, donde resaltan las redes que esta empresa ha generado con sus proveedores, se destaca que casi el 99% de estas son de origen extranjero que debido a la creciente demanda de autopartes y la reducción de costos al estar cerca de la planta han decidido a través de los años establecerse cerca de VW.

No solo fue la estrategia definida por Volkswagen lo que ayudo al crecimiento de la empresa, existieron también importantes factores externos que influyeron en la internacionalización de esta, la reconstrucción de Europa después de la guerra y la industrialización de los llamados países del tercer mundo formaron una situación bastante favorable para el crecimiento de Volkswagen.

Como una de las ventajas podemos resaltar que el tráfico de mercancías en esta época se daba en su mayoría bajo acuerdos bilaterales, situación que favoreció a Volkswagen ya que al ser una empresa pública el gobierno logro importantes acuerdos comerciales, de tal manera que

durante la década de los cincuenta Volkswagen logró consolidarse como el líder exportador de automóviles alemanes cubriendo el 50% de las exportaciones del país.

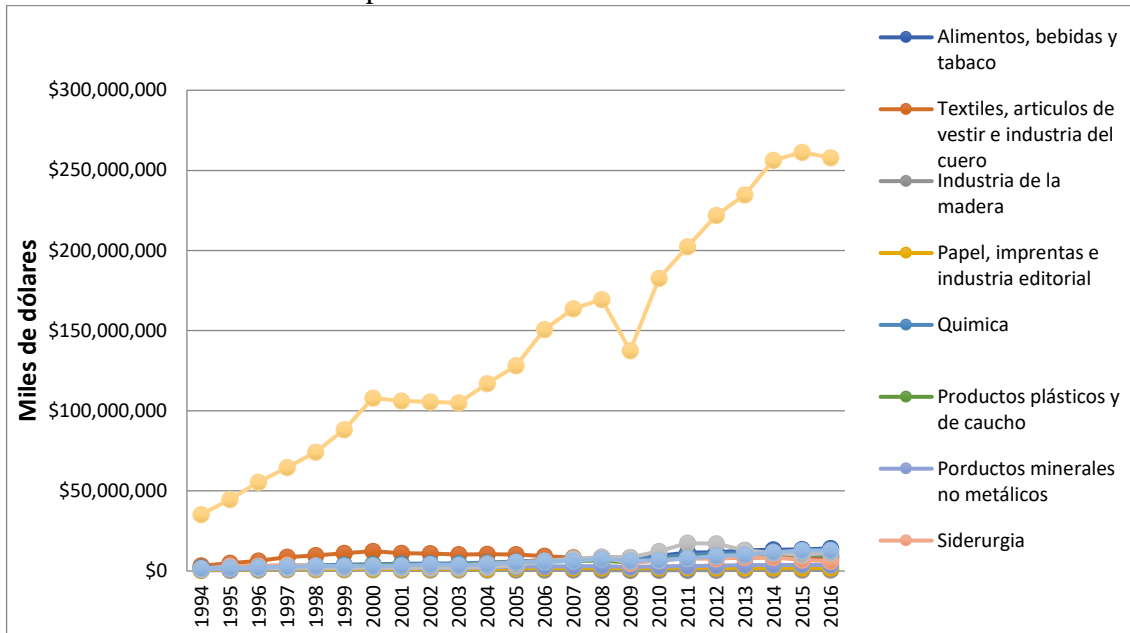
Los clústers se conforman por consorcios transnacionales desde la empresa productora hasta sus redes de proveedores, las cuales establecen filiales en los países en los que se concentran las armadoras automotrices como Alemania, reduciendo así los tiempos de traslado, costos y lograr eficientar la cadena productiva. Debido a este comportamiento notamos que existen zonas con alta aglomeración de armadoras y proveedores como lo es Puebla, específicamente ubicados en el corredor industrial Puebla-Tlaxcala.

Sin embargo, es importante destacar que los clústers no están separados de otras empresas o regiones encontramos que por ejemplo el de Puebla aparte de producir para las plantas VW esta interconectado con Aguascalientes, Baja California, Chihuahua, Coahuila, Guanajuato, Jalisco, México, Morelos, Nuevo León, San Luis Potosí y Sonora. Debido a la creación de clústers en varias zonas del país, el sector manufacturero es el que más ha crecido en los últimos años con respecto a otros sectores (GRAFICO 1).

De acuerdo con el GRAFICO 1, el subsector maquinaria y equipo se divide a su vez en siete ramas, de estas existen tres que son las de más alto nivel de exportación, la tercera en importancia es la de maquinaria y equipo para industrias diversas la cual tiene una tendencia mayormente positiva desde el inicio del TLCAN hasta el 2009 posteriormente ha tenido crecimiento con pequeños decrecimientos en los años 2013 y 2015 (GRAFICO 2).

GRAFICO 1.

Exportaciones de manufacturas de México



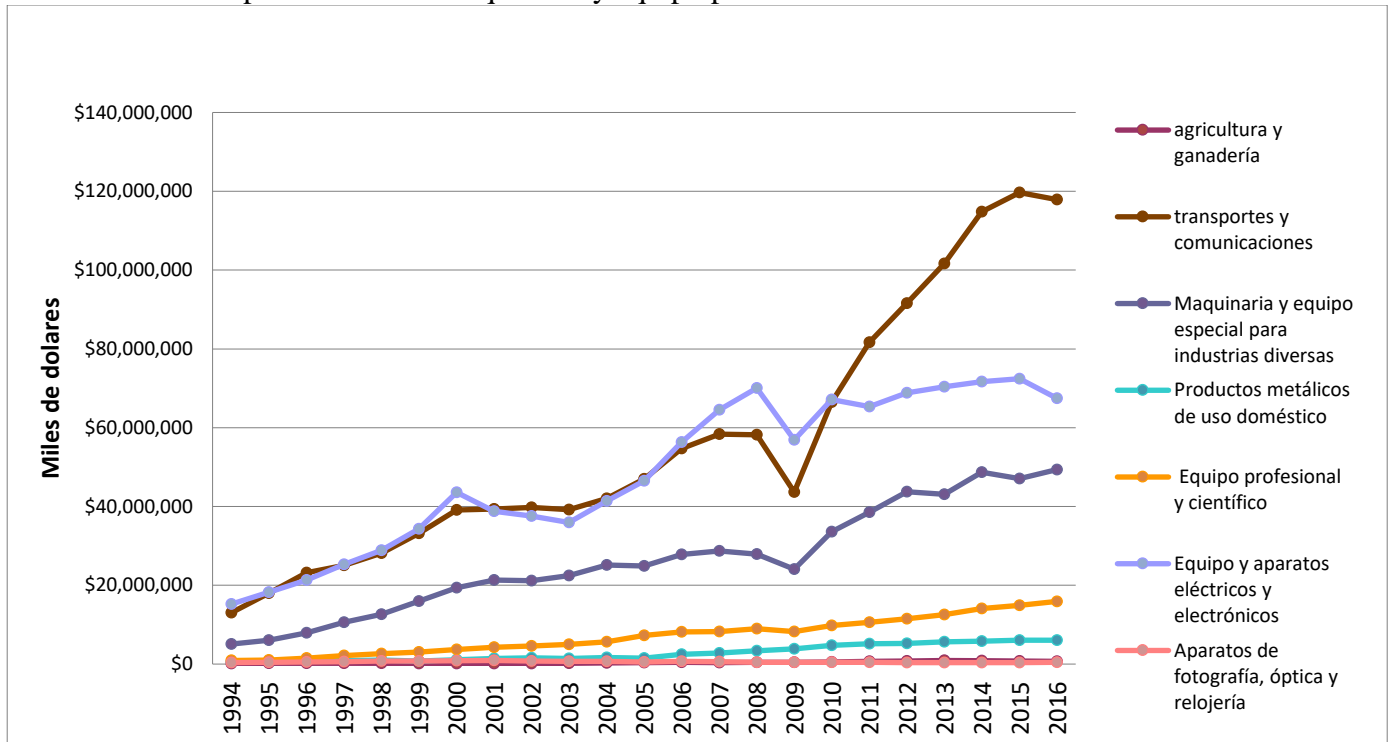
Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Consultado el 12 de marzo de 2023.

En segundo lugar, de importancia se encuentra la rama de equipos y aparatos eléctricos y electrónicos (GRAFICO 2) la cual ha tenido una tendencia un poco intermitente, ya que al inicio del TLCAN y durante los primeros 7 años tuvo gran crecimiento, pero desde entonces ha tenido altibajos en distintos años. La primera rama en importancia es la de transportes y comunicaciones sobre la cual nos centraremos debido a que su incremento ha sido mayor con respecto a otras.

Al hablar de la rama de comunicaciones y transportes llegamos a uno de los puntos nodales del presente, observamos que esta rama representa más del 90% de las exportaciones de la rama de transportes y comunicaciones, no es de sorprender que tenga un comportamiento similar al de las exportaciones totales, ya que como hemos observado a lo largo de este trabajo, es un eje fundamental tanto en el comercio como en la economía de México, observamos que a lo largo de los años de vigencia del TLCAN, ha tenido un crecimiento significativo en cuanto a exportación, a excepción del año 2009 en donde tiene una fuerte

caída, la cual es motivo de la crisis económica y financiera que se produjo a finales del año 2008 y todo el 2009 que trajo como resultado una contracción del comercio mundial.

GRAFICO 2.
Exportaciones de Maquinaria y equipo por rama de actividad económica

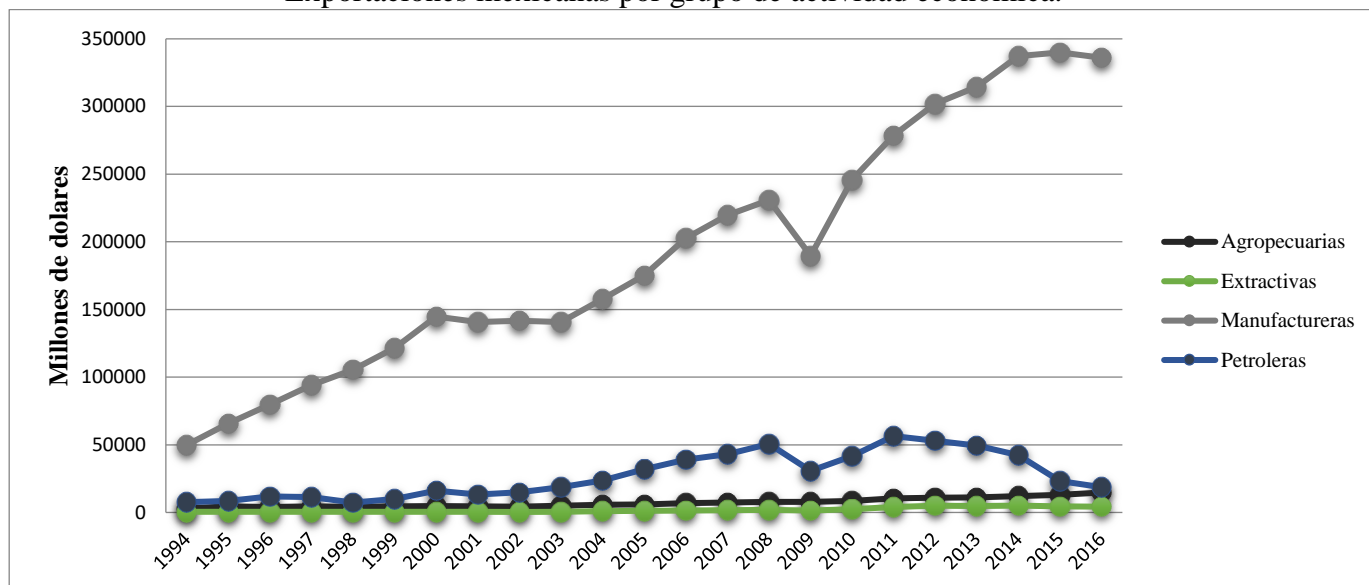


Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Consultado el 04 de marzo de 2023.

Como se puede observar en el GRAFICO 3 el comportamiento de las exportaciones por grupo de actividad económica se enfoca principalmente en la industria manufacturera, teniendo un crecimiento exponencial desde la firma del TLCAN, con periodos de estancamiento o decrecimiento, es importante observar también que durante los últimos años han tenido el mismo efecto de estancamiento que las exportaciones hacia Estados Unidos.

GRÁFICO 3.

Exportaciones mexicanas por grupo de actividad económica.



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Consultado el 09 de febrero de 2023.

En cuanto a los otros grupos de actividad económica destaca la petrolera la cual podemos señalar como segundo grupo de actividad económica y aunque muy por debajo que la manufacturera, este grupo también muestra un comportamiento similar al del total de las exportaciones, caso contrario a las exportaciones extractivas y agropecuarias, las cuales reflejan un nivel muy bajo en comparación con las anteriores pero un comportamiento bastante lineal y de poco crecimiento, como conclusión podemos decir que en base a los datos observados desde la firma del TLCAN el comportamiento de las exportaciones manufactureras es el que ha tenido un mayor crecimiento, volviéndose un eje fundamental del comercio mexicano.

Además de los incentivos por parte del gobierno para incentivar el crecimiento de las manufacturas, sobre todo las de maquinaria y electrónicas, es importante mencionar la importancia que tiene la segmentación de producción, ya que por un lado las plantas tradicionales del centro del país producen con tecnologías atrasadas y su principal destino es

abastecer el mercado interno, mientras que otras plantas principalmente las de motores producen para el mercado mundial con tecnologías nuevas.

Así mientras la industria automotriz ha tenido grandes ventajas, sobre todo en Puebla donde además cuenta con grandes fuentes de agua y materias primas. Las condiciones de los trabajadores no han cambiado mucho a como era hace 30 años. Mientras que la planta VW hace planes para una expansión y modernización, estos planes se acompañan de una mayor flexibilidad laboral, bajas en los salarios, contratos colectivos más flexibles y escuetos.

Las empresas automotrices han aprovechado el conjunto de ventajas de esta región: bajos costos de mano de obra, infraestructura disponible, estímulos fiscales, bajo costo en consumo de recursos (electricidad, gas, agua, tierra), redes de transporte, desarrollo de infraestructura que el mismo gobierno otorga.

Lo anterior, es parte de las condiciones que el propio sistema ha impuesto sobre todo con las políticas de corte neoliberal las cuales no han incentivado la competitividad, ni creado puestos de trabajo, por el contrario, solo han impulsado a estas transnacionales para que tengan más ganancias, olvidando los problemas medioambientales que han instaurado a los alrededores de la región, como es la falta de agua en Cuautlancingo y en varias partes de la ciudad de Puebla.

La formación de estos agrupamientos no se rige por una lógica de libre mercado, por el contrario, los contratos globales en algunos casos se pactan fuera de las regiones productoras, así el mercado se restringe a las áreas de comercio establecidas, donde invierten estos consorcios globales fabricantes de vehículos y autopartes dejando fuera de la cadena a productores locales quienes no tienen la capacidad para entrar en el mercado.

Por consiguiente, el agrupamiento que se ha formado en la Región Puebla-Tlaxcala se ha dado fuera de cualquier idea de fortalecimiento de cadenas locales, porque el impulso se dio en el sentido de propiciar a la subcontratación como vía para competir en la economía globalizada. De esta forma, la integración industrial en la industria automotriz en Puebla se ha configurado como una industria regional de exportación caracterizada por débiles vínculos con la estructura manufacturera regional cerrando las estructuras de cooperación intrafirma de las empresas ensambladoras con las principales empresas de autopartes.

Acompañado de los factores externos antes mencionados, la estrategia del negocio de exportación de Volkswagen durante estos años no estuvo libre de riesgos, ya que para lograr su objetivo de inserción al mercado mundial las inversiones tuvieron que hacer frente a los bajos beneficios obtenidos de las ventas, ya que el cálculo de los precios de exportación eran similares al precio de costo de producción, de igual manera la estrategia prevista para Estados Unidos se vio obstaculizada por los contratos de exclusividad con grupos estadounidenses de los concesionarios y los descuentos de hasta 30% que estos otorgaban, volviendo los precios de automóviles altamente competitivos y difíciles de alcanzar para la fabricante alemana.

1.3. Proceso de trabajo y relaciones laborales.

En el contexto del capitalismo global, es importante analizar los procesos que impulsan la transformación de la economía, en este sentido se destaca que el discurso neoliberal y su visión del mundo de libre mercado, tiene como principio central la flexibilidad laboral de la producción que garantice la expansión del capital y los salarios precarios, de los cuales se nutre el capital, así como la explotación de la mano de obra.

Asimismo, este proceso se caracteriza por el incremento constante de la competencia en los

mercados, por la interdependencia del sistema financiero y la implementación de nuevas tecnologías de información y comunicación, por consiguiente, llevan inmersos ajustes en el sistema productivo de los países, regiones y ciudades puesto que las empresas no compiten de forma aislada, sino que lo hacen juntamente con el entorno productivo e institucional que forman parte de este proceso global.

No obstante, la reestructuración que condujo esta crisis implicó un cambio general e irreversible en el modo de producción, de tal forma que la globalización se manifestó como un “...modo de acumulación y una forma de regulación que toma al mundo como el espacio de valorización del capital. Esta emergente etapa está marcada por cambios complejos fundamentales en el sistema que incluyen los de orden económico, político y cultural” (Robinson 2013).

Bajo la ideología neoliberal que proclama una nueva economía basada en conocimiento, y que en el discurso maneja un bienestar, en realidad, se busca una libertad total de los capitales y de factores para maximizar las ganancias, así como mayores tasas de crecimiento y expansión para el capital, lograr mercados mejor coordinados en áreas ricas en recursos naturales generalmente en zonas de población rural e indígena, vigiladas mediante centros de control militar internacional, y cuyo resguardo está representado por intereses del capital privado.

Las empresas multinacionales al operar de manera global como la VW deben tomar decisiones inmediatas de acuerdo con los comportamientos de los mercados en tiempo real. Es a través de las telecomunicaciones y demás mecanismos los encargados de administrar las multinacionales que se comunican intercambiando datos e información para poder operar y administrar el capital en tiempo real sin importar las distancias.

La desregulación de la movilidad de los capitales como parte del proceso de la globalización las comunicaciones contribuyen a la desigualdad global, dado que el capital es libre de instalarse en donde obtenga mayor margen de ganancia.

La creación y utilización de nuevas tecnologías repercuten en la generación de una mayor productividad y dan a lugar a una distorsión de los precios internacionales, haciendo que ciertos productos sean más baratos de producir para los países desarrollados y sea más barato importarlos que producirlos en los países que carecen de tecnologías y administración del trabajo sujeto a cada vez mayor explotación.

De acuerdo con Robinson (2013), el hecho de que la movilidad del capital sea global, implica que éste pueda reorganizar el proceso de producción y lo haga de manera global, “...*en la época anterior a las compañías de automóviles de Estados Unidos producían carros desde el principio hasta el fin y luego los exportaban. Las compañías de automóviles japonesas y europeas hicieron lo mismo en Japón y Europa. Pero a finales del siglo XX, el proceso de producir un carro se había descentralizado y fragmentado con numerosas fases diferentes de producción dispersas por el mundo. Partes individuales se manufacturan en diversos países, el ensamble puede ocurrir en varios lugares y la gerencia coordinada desde un computador central no conectado con los sitios de producción reales. En la década de 1990, el mundo de la industria automotriz llega a ser una telaraña transnacional*” efectivamente para el capital transnacional no existen fronteras ni limitaciones de ninguna índole sobre todo en la actual etapa.

Este ejemplo de Robinson nos muestra la manera en que las transnacionales han llegado a tener un impacto sobre los procesos productivos de alcance global. Pero además de las tecnologías integradas en los procesos de producción, es la información transmitida en el

ciberespacio la que permite la organización del capital, a través de la cual es posible la coordinación de dichos procesos productivos. Mediante un computador central las personas encargadas de la gerencia pueden supervisar la producción, analizando la información que se genera y transmite para la toma de decisiones.

Por otro lado, la presencia de esta multinacional ha traído como consecuencia cambios en el trabajo, en la producción y despojo de agua y tierra a la población. Como ya hemos analizado anteriormente la industria automotriz representa una parte importante del total de Producto Interno Bruto en México debido a la gran cantidad de plantas armadoras de automóviles que se localizan en el país esto ha generado importantes clústers automotrices ubicado principalmente en la región Centro y Norte de México, es por eso que se vuelve importante analizar la producción total de automóviles.

“En el cuarto trimestre de 2022, la población económicamente activa de Puebla fue de 3.02M personas. La fuerza laboral ocupada alcanzó las 2.93M personas (39.7% mujeres y 60.3% hombres) con un salario promedio mensual de \$3.83k MX. Las ocupaciones que concentran mayor número de trabajadores fueron Trabajadores de Apoyo en Actividades Agrícolas (276k), Empleados de Ventas, Despachadores y Dependientes en Comercios (204k) y Comerciantes en Establecimientos (140k). Se registraron 84.2k desempleados (tasa de desempleo de 2.79%)” (DataMéxico, 2023).

Por otro lado, el personal empleado de la fábrica proviene en su gran mayoría de la ciudad de Puebla y como en el caso de VW, los altos directivos siguen siendo extranjeros, alemanes o europeos, es por esto que podemos concluir que, si bien en materia de IED tenemos una gran expansión del sector automotriz, pero en cuanto a bienestar social no siempre se logra el objetivo de tener un crecimiento y mucho menos desarrollo para la superación de la

pobreza.

Para el caso de VW los costos sociales y ecológicos, son parte de los procesos de despojo de tierras y la consecuente inutilización de tierras potenciales para el cultivo agrícola y alimentación de la población, como hemos visto en los municipios de: Puebla, San Andrés Cholula, San Pedro Cholula, Cuautlancingo y Coronango y debido a la utilización de la tierra en fábricas relacionadas a este sector y construcción de infraestructura (carreteras como el anillo del periférico) se convierten en beneficio para las transnacionales y el capital privado transnacional.

Esta creciente contaminación de aguas superficiales en casi toda la zona como consecuencia de este desarrollo industrial, y el saqueo de recursos naturales, el despojo del agua en las zonas, además de los crecientes niveles de contaminación de agua y aire que afectan la calidad de vida de los habitantes causándoles enfermedades, siendo los más afectados los niños, ante lo cual este tipo de empresas no gastan en la construcción de escuelas u hospitales.

Si bien *“VW ha tratado de contribuir al bienestar social como parte de su programa Think Bule dentro del cual se encuentran diversos proyectos como el de Sierra de Lobos en el área protegida de Guanajuato el cual apoya la restauración y cosecha de agua natural en esta área protegida en conjunto con el Instituto de Ecología del Estado de Guanajuato, el del Parque Nacional Izta-Popo con el proyecto de restauración, protección y conservaciones de los recursos naturales en el parque, el proyecto vivero dentro de su planta”* (VW, 2022) y por otro lado la colecta anual de un *“día para el futuro”* mediante la cual la empresa invita a la donación a sus colaboradores para apoyar diversas organizaciones civiles al cuidado de la niñez poblana en situaciones vulnerables, no podemos garantizar que estos programas logran

contrarrestar los daños ocasionados por la empresa en cuanto a ecología y bienestar social, ya que estas obras se realizan a partir de la cooperación de la misma población.

Con el fin del Estado de bienestar como modelo económico dominante en los años 70's, el cual hasta cierto punto debía asegurar el pleno empleo en la sociedad, los siguientes cambios en el mercado de trabajo estarán marcados por las políticas de corte neoliberal, que tendrán como primer efecto la desregulación no sólo de los mercados de productos y activos financieros sino también de mano de obra.

Para los países en desarrollo, las políticas neoliberales estarían respaldadas por el Decálogo de Washington donde básicamente se liberaba a la economía de las ataduras por parte del Estado, bajo el pretexto de generar una mayor competitividad con los mercados extranjeros, así como la libre movilidad de la mano de obra, la cual ya no debía estar sujeta a restricciones, pero tampoco el Estado aseguraba el pleno empleo.

En el caso de México, uno de los efectos inmediatos de las políticas neoliberales fue la privatización de empresas estatales provocando que miles de trabajadores perdieran su empleo, así como sus derechos laborales debido a los despidos masivos. Ambas situaciones fueron generadas por la desregulación de los mercados de trabajo que a su vez provocó una fuerte precarización laboral para los trabajadores que no perdieron su empleo y sobre todo para aquellos que ingresaban como nuevos trabajadores.

“Descentralización de la negociación colectiva, flexibilización de las condiciones de trabajo, aislamiento del actor sindical como actor protagónico del debate político, destrucción sin precedentes de fuerzas productivas son muestras de esta afectación

que constituyó un nuevo escenario cimentado en las políticas económicas del neoliberalismo” (Delfini et. al. 2013:49).

De esta manera, las relaciones laborales quedan al margen de las políticas de flexibilización mismas que serán aprovechadas por las empresas al no pagar seguros, pensiones o cualquier tipo de prestación. Los trabajadores son contratados por tiempos cortos sin la posibilidad de generar antigüedad.

Con el neoliberalismo, las relaciones laborales pierden su carácter social, convirtiéndose en una competencia entre los mismos compañeros de trabajo por demostrar quién puede hacer más cosas en menos tiempo bajo la amenaza por parte de la empresa de ser despedidos aquellos quienes se retrasen o no cumplan con más horas de trabajo.

Además, las políticas neoliberales hacen posible la subcontratación externa, precarizando todavía más las condiciones laborales de los trabajadores, pues bajo este modelo ya no hay posibilidad de un sindicato, los salarios son más bajos y ya no hay ningún tipo de prestación, básicamente se convierte en un trabajo a destajo.

Es importante mencionar que si bien, la subcontratación, la precarización laboral, la falta de sindicatos autónomos, así como la explotación de trabajadores, son problemas que afectan a las personas, no así a las empresas, debido a que esta situación es conveniente para generar un mercado de trabajo todavía más agresivo donde exista más disponibilidad de mano de obra capaz de aceptar salarios aún por debajo del mínimo establecido.

La situación anterior obliga a los trabajadores con empleos formales a realizar más actividades que están fuera de su contrato, sobre todo a cubrir más horas sin goce de sueldo

o capacitarse más, pero con recursos propios, bajo la amenaza de ser despidos por parte de las empresas.

Lo que han generado las políticas neoliberales es un mercado de trabajo con empleados polivalentes, es decir, que sean capaces de hacer cualquier tarea o función que les sea asignada, pero sin ganar más o tener algún derecho laboral. Mientras que ciertas cosas son dañinas para las personas, las empresas obtienen grandes beneficios debido a la precarización laboral y al desempleo.

Por ejemplo, con la pandemia y con el trabajo en casa, muchas empresas han decidido que el trabajo siga siendo en casa porque así hay un gran ahorro en los activos fijos por parte de la empresa, mientras que los trabajadores tienen que pagar luz, así como mejorar su equipo de cómputo y sus habilidades en el manejo de la TIC'S, de no hacerlo corren el riesgo de ser despedidos, además siguen teniendo el mismo sueldo y ninguna prestación más.

“En definitiva, el deterioro significativo del ámbito laboral durante las últimas décadas en forma tanto de aumento del desempleo como de aparición y ampliación de formas de empleo precarias (y también a través de la descausalización del despido), ejercen una función esencial en el mercado laboral del modelo neoliberal: la de degradar condiciones salariales y laborales hasta niveles que sean rentables para el capital” (Salazar, 2019:102).

Por tanto, la precarización laboral lejos de ser un problema para el sistema, ha sido de gran ayuda para las empresas pues han creado trabajadores dóciles y una gran disponibilidad de mano de obra desempleada, misma que acepta realizar cualquier tarea o trabajar más horas por un salario más bajo.

CAPÍTULO 2. IMPACTO DE PUEBLA CAPITAL COMO ZONA ECONÓMICA DE INTENSA ACUMULACIÓN EN EL FUNCIONAMIENTO DE VW.

Con la firma del TLCAN y la ratificación de este para convertirse en T-MEC, es claro que todo el país queda inserto en la lógica de acumulación de capital mediante las políticas de corte neoliberal las cuales incentivan el crecimiento de las manufacturas, olvidando las variables de desarrollo social.

Así todos los estados, pero sobre a todo aquellos que tiene una posición estratégica se convierten en zonas de intensa acumulación por la llegada de grandes empresas industriales, las cuales son beneficiadas por los gobiernos locales, concediéndoles enormes grandes extensiones de terreno y perdonando el pago de impuestos. Este fue el caso de Puebla, con todas las empresas que se han instalado, sin embargo, la que sienta el precedente por ser la más grande en el momento de su instalación y en la actualidad es VW.

Por lo anterior, el objetivo de este capítulo es analizar el papel de Puebla como Zona Económica de Intensa Acumulación (ZEIA) debido a que es un área donde confluyen grandes inversiones y se captan grandes montos de IED, posee una posición privilegiada con el centro del país y el puerto de Veracruz, pertenece también a uno de los corredores industriales más importantes del país, el Puebla-Tlaxcala y esta contextualizada en el Plan Mesoamérica.

2.1. Desarrollo y cooperación.

Para contrarrestar la crisis petrolera de 1980 la cual provoco una contracción del mercado de la clase media alta Volkswagen opto por un cambio en la oferta de sus modelos, modelos más ahorradores y nuevas gamas como el Golf, Golf Diesel y el nuevo Passat, este cambio ayudo a mantener el nivel de ventas de la empresa alemana tanto en Europa como en Estados Unidos, pero aún más que la crisis por el aumento del precio del petróleo la principal

preocupación de la firma alemana era el gran crecimiento de la industria automotriz japonesa, la cual ya había ganado terreno en América y posteriormente lo haría también en Europa.

Para contrarrestar este crecimiento de los japoneses, Volkswagen optó por establecer una estrategia centrada principalmente en la calidad y concepto tecnológico de sus autos, así como en el servicio al cliente, flexibilizando también su sistema de producción lo cual le permite bajar el volumen de producción como modelos de costos más bajos pero que a la vez le permite realizar un ajuste en caso de aumentos de la demanda, aun así el principal reto se centró en que VW fue incapaz de igualar los bajos precios de los autos producidos por los japoneses.

Durante estos años la empresa alemana se centró en la automatización de sus líneas de producción en la matriz, logrando producir vehículos de acuerdo con los requerimientos de cada cliente, de esta manera y ante la poca expansión del mercado interno Volkswagen optó por realizar una expansión internacional misma que se vio favorecida por las condiciones de auge en el mercado durante la siguiente década.

Como parte de la estrategia de crecimiento el grupo Volkswagen tomó un proyecto de cooperación en la región Asia-Pacífico debido a su dinámico crecimiento económico y potencial mercado exportador y costos de producción rentables, no obstante, la empresa ya había sido una de la pionera en exportación a Japón, aunque como base del proteccionismo del país se impusieron altos aranceles como medida de bloqueo de las importaciones alemanas de automóviles.

Como resultante en 1982 se firmó una licencia de participación en conjunto con la firma japonesa Nissan para la producción del Santana (1984), la cual permitió no solo acentuar la

participación de Volkswagen en el mercado japonés sino también estudiar el eficiente modo de producción japonés para poder implementarlo en otras plantas del consorcio. Aunque fue realmente la apertura del mercado orientada al volumen en la década de los ochenta lo que permitió no solo este trabajo en conjunto sino años más tarde para 1989 la llegada de Audi Nippon K.K. como empresa de consultoría de “Volkswagen Asia Ltd” lo que condicionó la creación de su propia red de distribución dentro de Japón.

En la mira de la expansión hacia el mercado asiático se encontraba otra economía medular para la industria automotriz alemana, es así que la República Popular China que ya para los años ochenta se promovía como un mercado del futuro y buen socio industrial debido a su política de reforma tiene en la mira a Volkswagen como futuro socio comercial debido al importante desarrollo automotriz que obtuvo en México y posteriormente en Brasil, de tal manera que para 1980 se tiene los primeros avances en cuanto a la sociedad de Volkswagen con alguna automotriz China, sin embargo el poco desarrollo automotriz existente en el país y la limitación de inversión del grupo obligan a posponer la decisión hasta obtener una acumulación gradual de la producción.

Para 1982 se firma la sociedad de Volkswagen AG con Shanghai Tractor & Automobile sentando un precedente en la historia tanto del grupo alemán como de la industria automotriz China, el éxito obtenido con esta fusión fue tal que la “Volkswagen Shanghai Automotive Company Ltd.” Bajo la producción del modelo Santana se convirtió en el fabricante de Automóviles más grande de China y líder del mercado de la República Popular China, de tal manera que para 1991 se buscó una segunda fusión con FAW formando la “FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd” con sede en Changchun.

No solo se buscó el crecimiento en el mercado asiático, también durante la década de los

ochenta Volkswagen busco consolidarse dentro del mercado europeo en donde como ya hemos descrito anteriormente, busco mejorar sus niveles de exportación en Francia, Italia y Reino Unido.

El mercado español era uno en los cuales Volkswagen aún no había logrado una gran importancia por lo que busco una alianza con la paraestatal Seat y para 1986 la adquisición de la misma, tras la abolición en 1981 de la restricción a las importaciones, de esta manera y tras la separación de Fiat en España Volkswagen logro colocarse con mayor fuerza en el mercado, motivo por el cual se tomó la decisión de trasladar la producción del Passat, Santana y Polo a España, este último permitió el aumento el nivel de producción del Golf en su matriz, de esta manera Volkswagen logró no solo aumentar la presencia en el mercado sino también el aumento del volumen de ventas de Audi en España. Como resultado de esta estrategia se logró también la consolidación de Volkswagen en Suiza, los Países Bajos y Bélgica.

Contrario al gran avance de ventas y producción obtenido en los ochentas en China tenemos el caso de Estados Unidos en donde se dio una gran crisis de ventas la misma década, a pesar de que el Jetta logro mantener su nivel de ventas respecto a los años anteriores la situación del Golf se tornó diferente con una caída de hasta el 13% respecto a lo vendido años anteriores, esta situación sumado a los costos de producción llevo a la decisión por parte de Volkswagen AG de cerrar la fábrica de producción de Westmoreland ubicada en California, como estrategia para no perder totalmente el mercado americano se decide trasladar la producción de ambos modelos a la fábrica Puebla y de esta manera desde México abastecer el mercado de América del Norte.

De igual manera la difícil situación económica por la que pasaban tanto Brasil como Argentina y los altos niveles de inflación, así como la congelación de precios impuesta por

Brasil obligaron a Volkswagen do Brasil a crear un Holding empresarial con Ford Brasil de esta manera entre ambas empresas lograron mantener su compromiso de inversión limitada y lograron la reducción de un riesgo financiero para ambas empresas, durante esta fusión se tomó el acuerdo de que Volkswagen asumiera el control de la parte de producción mientras que Ford tomo el control de las operaciones financieras, logrando en esta manera se crea AUTOLATINA.

Con la caída de las economías socialistas de Europa del Este llegó también un nuevo nicho de mercado para Volkswagen AG, comenzando con la caída del muro de Berlín a finales de 1989, la empresa alemana inicio las negociaciones para su participación en la industria automotriz sajona a largo plazo, es así como desde 1989 comenzó una sociedad de planificación para la “Compañía de Automóviles de Pasajeros Combinados IFA” cuya sede se encontraba en Chemnitz, con el objetivo de volverla una industria competitiva a nivel internacional, del mismo modo logro inversiones en Mosel y Eisenach debido tanto a que la tecnología como las capacidades representaban un obstáculo para la producción en masa, de esta manera logro unificar los estándares de producción tanto en la Alemania occidental como en la Alemania del Este.

De igual manera tras la caída del comunismo en la República Checa, Volkswagen busco la incorporación de Skoda al consorcio alemán logrando la apertura del mercado en Europa del Este como en Europa Central, previendo el boom de la industria automotriz en este lado del continente Volkswagen se aseguró de ampliar la producción de los modelos de Skoda, es así como en 1991 se constituye como la cuarta marca independiente del grupo Volkswagen.

Para la década de los noventa Volkswagen cambio su estrategia del proceso anterior a consecuencia de la crisis mundial de 1992 y 1993, en lugar de continuar por el camino de la

internacionalización esta vez el gigante alemán se centró en el aumento de la productividad y la diversificación de sus productos buscando sitios de producción con mayor eficiencia, de esta manera Volkswagen AG logro hacer frente a los problemas estructurales de la industria y de la misma empresa que fueron el resultado de la perdida de ventas.

De la misma manera esta reestructura permite hacer frente a los bajos precios de la industria japonesa. El resultado dentro la misma Alemania no resulto muy alentador por los ajustes económicos sufridos por la reunificación alemana.

Como parte de su estrategia de reorganización esta vez el grupo Volkswagen opto por una renovación de sus sistemas de producción integrando el concepto de Lean Manufacturing en sus líneas, se fomentaron las jerarquías planas y una menor integración vertical, así como una organización de trabajo basada en una mayor cooperación del trabajo en equipo y la creación de mayores redes logísticas con los proveedores, contrario a su estrategia anterior esta vez el grupo se enfocó en líneas de producción capaces de responder tanto a las necesidades del cliente como a la cambiante demanda.

En la parte de las relaciones laborales busco atender estas fluctuaciones de demanda mediante la implementación de un nuevo sistema de trabajo con jornadas flexibles que podría ser desde 36 hasta 28.6 horas semanales, trasladando este modo de producción no solo a la matriz sino también a sus filiales.

Otro aspecto de cambio durante la década de los 90's fue el de buscar una plataforma modular para todos los modelos de Volkswagen, mediante la introducción paulatina en todos sus modelos, logro reducir los costos de desarrollo al mismo tiempo que aumento la calidad de sus productos y aun así mantener una oferta versátil para sus clientes.

Al buscar la adquisición de componentes con su red de proveedores Volkswagen logro reducir los costos de producción y logística en el largo plazo, buscando componentes que se apegaran a su nuevo sistema de producción *Just in Time*.

Desde 1993 el CEO Ferdinand Piëch opto por establecer una red de producción globalmente flexible, de modo que desde entonces hay modelos que se fabrican exclusivamente en lugares fuera de Alemania, tal es el caso del Beetle y Jetta en México, la Touareg en Eslovaquia, el Caddy en Polonia y el Cross Fox en Brasil.

Como una de sus más actuales estrategias en 2007 el CEO Martin Winterkorn establece una nueva estrategia de crecimiento la cuál incluía convertirse en la automotriz con mayor número de ventas y la marca más innovadora del mundo para el 2018, de esta manera Volkswagen busca no solo consolidarse dentro de sus principales mercados sino también tomar fuerza en lo que denomina mercados del futuro.

Debido a los logros obtenidos con la estrategia establecida en 2007 a partir de este año Volkswagen busca una nueva estrategia llamada “Transform Factory 2025” que busca el crecimiento para los siguientes años al convertirse el líder global de la movilidad sostenible.

Actualmente el consorcio Volkswagen “*se conforma de 12 marcas provenientes de siete países Europeos: Volkswagen Pkw, Audi, Seat, Skoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducatti, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania y MAN, cada una con características propias y operaciones independientes en el mercado*” (VW, 2022).

Los cambios impulsados por la globalización han significado un fuerte impulso a la centralización del capital y una transformación de las estructuras y los procesos productivos referido como el *modelo de acumulación flexible*, cuyos elementos de organización hacen

énfasis en la subcontratación y outsourcing, nuevas técnicas gerenciales y alianzas entre empresas transnacionales que hacen posible la especialización de producción a través de nueva tecnología.

De manera específica una de los elementos centrales es la cooperación entre las distintas empresas, pese a que a primera vista sea considerada una contradicción al modo de proceder de la empresa capitalista, los niveles de competencia y la inserción en los mercados globales obligan a realizar de manera continua esta colaboración en la división de tareas del proceso productivo e intercambio de información e ideas para lograr mayores niveles de eficiencia que les permita mejorar la cadena de producción y sobrevivir al mercado abierto.

Tomando en cuenta lo antes mencionado las empresas de un mismo sector productivo tienden a concentrarse en una región o área geográfica, por esta razón se van configurando distritos industriales que contribuyen a la transformación de los cambios en el espacio y que componen a la construcción de un modelo emergente de organización de la actividad económica.

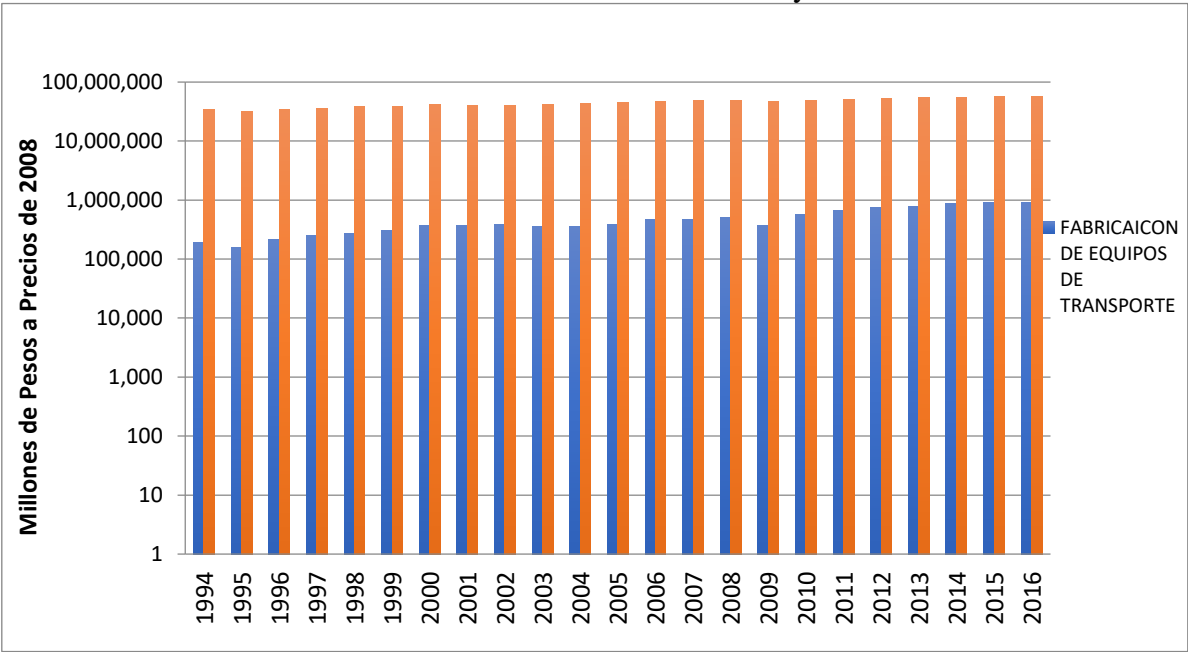
Estos distritos industriales “son organizaciones productivas localizadas geográficamente y con autonomía en la generación y aplicación de nuevas tecnologías, representan partes del aprovechamiento de conocimientos locales y, en ocasiones de carácter tradicional” (Carreto, 2013).

En la actualidad se ha establecido la concentración espacial de actividades en un determinado territorio, Krugman (1991) señala que existen fuerzas centrípetas cuando las condiciones son adecuadas para la formación de economías de aglomeración, por lo tanto, permiten su permanencia, por otro lado, también existen fuerzas centrifugas que actúan a favor de la

dispersión o relocalización de esa concentración industrial.

Por otro lado el crecimiento de la Fabricación de camiones y automóviles ha mostrado un crecimiento significativo desde el año de inicio del TLCAN a la fecha “pasando de 188,090 Millones de Pesos en 1994 a 377,219 en el año 2000 y para los años posteriores al inicio de la crisis inmobiliaria en Estados Unidos alcanzo los 507,326 y 373,386 Millones en 2008 y 2009 respectivamente, reafirmando así que el impacto en los niveles de producción de este sector fue de gran impacto, no obstante desde entonces la recuperación de la Industria ha sido bastante rápida hasta alcanzar los 913,034 Millones en 2016” (INEGI, 2016), superando ampliamente los niveles de los años anteriores (GRÁFICO 4).

Gráfico 4.
PIB VS PIB de fabricación de automóviles y camiones.



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Consultado el 09 de enero de 2023.

La armadora VW tiene como uno de los objetivos centrales, hacer cumplir a sus proveedores es la entrega JIT de los componentes o módulos de alta calidad, la reducción de costos y pérdidas en transporte y logística además de la sistematización de entregas y mejora de la

comunicación.

En todo este proceso de cooperación y desarrollo es claro que VW tuvo que usar una gran cantidad de recursos como los que había en Puebla, el sector empresarial puede hacer uso de las comunicaciones para aumentar la productividad y competitividad, utilizando la información disponible. Con esta información las empresas tienen conocimiento del comportamiento de los mercados en tiempo real, lo que les permite tomar decisiones acertadas, por ello las decisiones de expansión no son casuales como la instalación de la planta AUDI en San José Chiapa, donde dispone de una gran cantidad de terreno y agua, necesaria para sus procesos industriales.

2.2. Influencia económica de VW en Puebla.

Una de las razones para desarrollar empresas automotrices en Puebla en 1966 fue la promoción de generar polos de desarrollo alternativos a la ciudad de México debido a su persistente saturación industrial, por esta razón, a finales de la década de los sesenta estimulo la reubicación de empresas a otros estados del país.

Sobre todo, en lo que refiere a la expansión urbana de la Ciudad de Puebla, la estrategia se basó en *“el incremento de los factores de localización regionales que dotaba de incentivos a las industrias para instalarse fuera de los límites de la capital, bajo esta lógica el crecimiento de la ciudad ocurre en un principio hacia el norte y el noreste como resultado de la construcción de la autopista México-Puebla la cual entra en función en 1962”* (Covarrubias, 2021).

Asimismo, se introducen líneas de alta tensión, gasoductos y se da pauta al ofrecimiento de terrenos a las empresas con el objetivo de diversificar la industria regional. Básicamente las

acciones de promoción de la expansión industrial fueron a expensas de los campesinos, quienes fueron despojados de sus tierras a través de diversos decretos de expropiación, además de que no fueron incluidos en los beneficios que pregonaba el gobierno sobre la diversificación del aparato industrial, como explicamos más arriba.

Bajo este contexto, Patiño (2004, p. 131) señala lo siguiente:

“Tan solo Volkswagen afectó, primero, 196 hectáreas de los campesinos de San José Almecatla, en el municipio de Cuautlancingo (Periódico Oficial núm.32, Decreto del 22 de Abril de 1975); después, 86.68 hectáreas de San Francisco Ocotlán, municipio de Coronango (Periódico Oficial núm. 25, Decreto del 21 de septiembre de 1982) y finalmente, 26.52 hectáreas en La Trinidad Sanctorum, también en el municipio de Cuautlancingo (Periódico Oficial núm.25, Decreto del 24 de septiembre de 1985)”.

Por su parte, para la construcción del *“del Parque Industrial Quetzalcóatl se tomaron 500 hectáreas (Periódico Oficial núm. 45, Decreto del 26 de noviembre de 1982), lo cual afectó la producción de los campesinos de Huejotzingo, Juan C. Bonilla y San Martín Texmelucan. Con la construcción del aeropuerto internacional Hermanos Serdán que inicia en 1984 y se prolonga hasta 1986, también en Huejotzingo, prácticamente se acabó con los cultivos de esa región (y además la ciudad no se internacionalizó)”* (Patiño, 2004).

Así la construcción de la planta VW en 1965, en un terreno de más de dos millones de metros cuadrados *donados* por el gobierno de la entidad, fue considerado un acontecimiento de suma importancia para el crecimiento económico y social del estado, de tal manera que la presencia de la empresa fue cobrando más importancia regional en la medida en que su producción se posicionaba en los primeros lugares del país.

La industrialización promovida en la región noreste de la ciudad de Puebla donde se instaló la armadora, con el tiempo llegaría a conformar un importante corredor industrial para el desarrollo automotriz.

Como ya hemos mencionado con anterioridad a lo largo de este estudio el auge del Estado de Puebla se dio debido a la industria textil y harinera que durante muchos años fungieron como fuente de ingresos para gran parte de la población del estado y de la Ciudad de Puebla, de igual manera el sector agrícola jugaba un papel importante en la economía del Estado.

Para la década de los 70's es bien sabido que la Industria Textil había dejado de ser un motor determinante en el desarrollo y crecimiento de la región y al mismo tiempo las políticas económicas de México, apoyaban el crecimiento económico a través de la atracción de IED a través de diferentes incentivos como los fiscales o de donación de tierras a las grandes empresas que quisieran establecerse en el país.

Debido a este motivo, muchas fueron las empresas de diferentes ramas que comenzaron a ver a México como un atractivo de inversión para ubicar filiales, específicamente en el caso de la industria automotriz se da un cambio estructural a partir de estos años con la llegada de diferentes compañías a México no solo de Estados Unidos sino también de Europa y más recientemente de Asia.

Enfocándonos en el tema de estudio la decisión de la construcción de *“Volkswagen de México se debe, más que a una idea del consorcio alemán, a la voluntad de Alfonso Von Hohenlohe y Ernesto Krauze de establecer una planta en México, aunado a los incentivos antes mencionados el consorcio Volkswagen A.G encuentra el atractivo de invertir en México”* (Torres, 2015).

Geográficamente Puebla desde su fundación ha tenido una ubicación estratégica no solo en México sino también en la región centro del país, debido a su cercanía con la ciudad de México y con Veracruz que es considerado el puerto más importante de la nación conectando dos ciudades fundamentales en la industria y el comercio.

Para 1964 la carretera México-Puebla-Veracruz fue diseñada para colocar la planta de Volkswagen en la ciudad de Puebla se volvió más importante ya que contaba con fácil acceso al puerto de Veracruz volviendo sencillo el transporte de las autopartes que serían ensambladas en Puebla.

Adicionalmente junto a esta importante Autopista corren líneas de alta tensión lo que permitía tener energía para la fabricación a costos razonables y sin necesidad de altas inversiones por lo que con el apoyo del gobierno se logra la construcción de Volkswagen de México en Puebla.

El terreno en el que se ubica *“Volkswagen pertenece a San Lorenzo Almecatla en el Municipio de Cuautlancingo y San Fco. Ocotlán en el municipio de Coronango, para hacer posible la construcción de la planta el gobierno dono cerca 201 hectáreas a la empresa, mismas que anteriormente eran utilizadas para la agricultura y en donde trabajaban los habitantes de la región”* (Torres, 2015).

El despojo de las tierras a los habitantes de estos dos municipios no fue muy diferente de lo que la historia mexicana nos ha mostrado, el Estado quita al pueblo su fuente de ingreso para entregarla a grandes corporaciones con el fin de obtener mayores ingresos y atraer más inversionistas extranjeros; el efecto social resultante de este tipo de acciones es de gran importancia ya que como fue el caso de Volkswagen de México y los municipios de

Cuautlancingo y Coronango para la empresa representó un obstáculo el no contar con mano de obra calificada para trabajar en las líneas de producción mientras que a la población se le quito gran parte de su lugar de trabajo.

Otro obstáculo de gran importancia fue que el nivel de industrialización existente no era el adecuado para las necesidades de la empresa. Aún con los problemas que representaba el abrir una planta en Puebla, la buena ubicación geográfica de la ciudad logro atraer a este gigante alemán a la ciudad y también por la cercanía a Veracruz favoreció la exportación hacia Estados Unidos y cualquier otro mercado mundial.

A partir de la llegada de Volkswagen a Puebla otras industrias como a Química-farmacéutica, la metalmecánica y de alimentos empezaron a ubicarse en la ciudad formando un gran Cluster Industrial que ha tenido efectos importantes no solo en el Estado de Puebla sino también en el vecino estado de Tlaxcala.

De esta manera la región se vuelve un punto importante y estratégico para una amplia red de proveedores que hasta el día de hoy se sitúan tanto en el Parque Industrial Finsa como en las cercanías de Volkswagen de México generando a lo largo de los ya más de 50 años no solo un cambio estructural en la economía del Estado regido al día de hoy por el sector Industrial sino también en las necesidades sociales de la población mismas que se ven reflejadas en la gran cantidad de universidades localizadas en la ciudad de Puebla las cuales ofrecen una amplia gama de ingenierías para abastecer a las grandes industrias poblanas de mano de obra altamente calificada.

Pese a este proceso de despojo hacia los campesinos y la inutilización de tierras fértiles para la producción de cultivos por el argumento de creación de empleos que en pocos casos son

para los afectados directos, estos empleos no representan un volumen sustancial que mitigue el desempleo ni que contribuya a elevar el nivel de vida de la población de manera que se justifique este impacto.

Existe un discurso que ha minimizado la grave afectación de la VW en Puebla, ya que desde su origen, ha sido un espacio donde se han dado transformaciones técnicas como tecnológicas y han generado efectos virtuosos e impactados en muchas de las ramas del sector manufacturero.

Sin embargo, las características bajo las cuales se conformaron estos agrupamientos industriales a partir de la llegada de VW, evidencian el proceso de las contradicciones entre la lógica urbana y rural. Por un lado, la construcción de infraestructura generó un proceso de revalorización de los terrenos de cultivo cercanos lo cual causó especulación de estos, afectando a la población local por el encarecimiento del precio del suelo y la vivienda, entre otros bienes urbanos.

Por otro lado esto significó, que las acciones que promovían el crecimiento industrial se hicieran por el despojo y la exclusión y por la falta de planificación territorial. Pese a esta situación, es cierto que la crisis económica tuvo un respiro con la transformación a la fábrica flexible, cuestión que significó un nuevo sistema de organización al interior de la planta y flexibilidades externas bajo el modelo de Just in Time / Kanban, un nuevo sistema de producción japonés que resolvía los problemas de la producción en masa.

De esta forma no es extraño el hecho de que los grandes fabricantes trasladaran su producción hacia México, en donde la aplicación de los sistemas *just in time/kanban* característicos de esta industria, actuaron como soporte adecuado para cubrir los poros en los circuitos del

capital productivo emanados de la crisis de la década de los ochenta.

Debido a estos factores, con el descubrimiento de los yacimientos petroleros en 1976 la situación económica para el país mejoro por los prestamos e inversiones recibidos por los principales organismos financieros como el FMI, dicho panorama genero ciertas ventajas en la competencia automotriz, por ello se implementa el nuevo decreto en 1977.

En esta forma se estableció un estricto control sobre el nivel de importaciones de los fabricantes de automóviles, dados los efectos que causaban en la balanza comercial. Este incluía que *“al menos el 50% del intercambio comercial de las compañías armadoras debía provenir de la exportación de autopartes localmente producidas, por otra parte, no se permitía que los capitales foráneos tuvieran la mayor participación de las inversiones”* (Covarrubias, 2021) en el sector nacional de autopartes.

En este panorama, las empresas ensambladoras comenzaron a incrementar sus inversiones y transferencia de tecnología el norte del país, de tal forma que llegaron cantidades considerables de millones de dólares convertidos en centros de producción como fue el caso de las inversiones realizadas en Ramos Arizpe por General Motors mientras que Ford instalo dos plantas una de motores en Chihuahua y una de ensamble en Hermosillo.

2.3. La creciente IED en la zona metropolitana de Puebla.

Desde el éxito de China, muchos países han querido replicar el mismo modelo, aunque no propiamente en las regiones costeras como China. Por ello, buscan ciertas áreas geográficas con posición estratégica para incentivar las inversiones así como la infraestructura en beneficio de empresas extranjeras.

Antes de continuar, es importante aclarar que hasta la fecha, China es el único país que ha

tenido éxito con la apertura costera. Si bien fue un modelo que tomaron de Irlanda, actualmente muchos países han copiado esta misma estrategia, pero no con los mismos resultados, incluso han tenido grandes crisis económicas por no saber aplicarlo. En el caso de México, se han creado ZEIA como es el caso de Puebla, donde sólo las empresas se han beneficiado y una parte muy pequeña de los trabajadores. Debido que estas áreas ofrecen grandes incentivos para la IED descuidando el desarrollo social. Por ello, consideramos valida la propuesta de Robinson (2013),

“la globalización puede verse esencialmente como un punto máximo a la culminación de un largo proceso de siglos de expansión de la producción capitalista alrededor del mundo y el desplazamiento de todas las relaciones precapitalistas” (p.21). Y remarca, que: “este capitalismo es expansionista...de una manera extensiva...y se profundiza en forma incesante: actividades humanas que antes estaban fuera de la lógica de la producción capitalista son llevadas a esa lógica” (p.25).

La llegada de grandes inversiones a Puebla, se enmarcan dentro de la nueva fase el capitalismo global donde se han suprimido las fronteras para la libre movilidad del capital creando así una mayor dependencia con las empresas extranjeras.

Otro factor importante son los acuerdos comerciales, no sólo con el TLCAN (ahora T-MEC) pues en el caso específico de esta región que siempre ha estado en la mira de grandes acuerdos regional, también forma parte del Plan Mesoamérica (PM) que un principio recibo el nombre de Plan Puebla Panamá.

El objetivo del PM es el desarrollo de infraestructura vinculada con el sector energético y de transporte para incrementar la movilidad de mercancías con la región sur. Por ello, grandes

empresas han invertido en este proyecto, sobre todo las automotrices con el objetivo de movilizar grandes volúmenes de mercancía, pero también asegurando el abastecimiento de energía y materia prima.

Lo anterior ha dado como resultado que en 2022 las *“ventas internacionales de Puebla fueran de US\$22,754M, las cuales crecieron un 28.4% respecto al año anterior. Los productos con mayor nivel de ventas internacionales en 2022 fueron Automóviles y otros Vehículos Automóviles Diseñados Principalmente para el Transporte de Personas (US\$10,809M), Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (US\$4,532M) y Pan, Pasteles, Galletas, otros Productos de Panadería; Cachés Vacíos Adecuados para Uso Farmacéutico, Papel de Arroz y Productos Similares (US\$1,171M)”* (Data México, 2023).

Por ser un corredor comercial -de cadenas productivas y automotriz- entre el Golfo de México y las autopistas hacia Oaxaca, ciudad de Puebla está considerada también como zona industrial, con la capacidad para crear un área intermedia entre los proyectos mediante la creación de un corredor multimodal interoceánico del Istmo de Tehuantepec de carácter regional con una proyección global-que unirá el Pacífico- por las anteriores zonas de desarrollo de Salinas Cruz y la Coatzacoalcos- con el estado de Guerrero y su cercanía con Michoacán.

Puebla es una zona con gran interés mundial, en 2022 las compras internacionales *“fueron de US\$14,428M, las cuales crecieron un 10.2% respecto al año anterior. Los productos con mayor nivel de compras internacionales en 2022 fueron Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (US\$2,374M), Iniciadores y Aceleradores de Reacción y Preparaciones Catalíticas, no Expresados ni Comprendidos en otra Parte (US\$1,782M) y Automóviles y*

otros Vehículos Automóviles Diseñados Principalmente para el Transporte de Personas (US\$1,289M)” (Data México, 2023).

Desde el 2012 se dio paso a la creación de ciertas zonas para el desarrollo de automotrices e industria aeroespacial mediante la creación de un micro parque industrial. Así *“las principales ventas internacionales de Puebla en 2022 fueron Automóviles y otros Vehículos Automóviles Diseñados Principalmente para el Transporte de Personas (US\$10,809M), Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (US\$4,532M) y Pan, Pasteles, Pasteles, Galletas, otros Productos de Panadería; Cachés Vacíos Adecuados para Uso Farmacéutico, Papel de Arroz y Productos Similares (US\$1,171M) (...) los principales destinos de ventas internacionales en 2022 fueron Estados Unidos (US\$12,737M), China (US\$3,561M) y Alemania” (US\$3,479M)”(DataMéxico, 2023).*

Como era de esperar las principales ventas internacionales corresponde a los vehículos, por consiguiente, en el siguiente MAPA 1 se observa el número de armadoras de vehículos ligeros donde Puebla tiene gran importancia por el corredor industrial donde se establecen un gran número de proveedores, sobre todo de autopartes.

“Los municipios con mayor nivel de ventas internacionales en 2022 fueron Cuautlancingo (US\$8,470M), Puebla (US\$2,900M), Huejotzingo (US\$649M), Amozoc (US\$292M) y Tehuacán (US\$255M)” (Data México, 2023). Esta situación está ligada a que en estos municipios se encuentra el corredor industrial más grande de Latinoamérica, donde sobresalen las industrias automotrices.

Mapa 1.
Armadoras de vehículos ligeros en México



Fuente: recopilación de AMIA, con datos de páginas de internet y sus asociados.

Fuente: Visión Automotriz (2020). El sector automotriz pide ser considerado esencial para continuar operaciones. Consultado el 24 de febrero de 2023.

Por ello, “los municipios con mayor nivel de compras internacionales en 2022 fueron Cuautlancingo (US\$7,292M), Puebla (US\$2,097M), Huejotzingo (US\$1,117M), San Andrés Cholula (US\$427M) y San Pedro Cholula (US\$332M)” (Data México, 2023).

La mayor parte de las inversiones registradas, se dirigen hacia las industriales (TABLA 1). Estos proyectos han generado grandes cadenas de valor, por ello Puebla tiene registrados “14 parques industriales, 1 microparque y 2 parques industriales en construcción. De los parques industriales de Puebla se pueden mencionar Puebla 2000 (59 empresas, ubicado en el municipio de Puebla), Parque Industrial FINSA Puebla (35 empresas, ubicado en el municipio de Cuautlancingo) y Textile City (28 empresas, ubicado en el municipio de Huejotzingo)” (Data México, 2023).

Tabla 1.
Parques industriales en Puebla.

Municipio	Parque Industrial	Tipo de parque	Cantidad de empresas
Puebla	Puebla 2000	Parque Industrial	59
Cuatlancingo	Parque Industrial FINSA Puebla	Parque Industrial	35
Huejotzingo	Textile City	Parque Industrial	28
Santiago Miahuatlán	Tehuacán - Miahuatlán Industrial Park	Parque Industrial	20
Huejotzingo	San Miguel	Parque Industrial	13
San Martín Texmelucan	Área 1	Parque Industrial	7
Huejotzingo	Vesta Park Puebla I	Parque Industrial	6
Huejotzingo	Anexo 4 Industrial Park	Parque Industrial	6
Huejotzingo	El Carmen Industrial Park	Parque Industrial	5
San José Chiapa	Audi Industrial Park	Parque Industrial	1
Cuatlancingo	Bralemex Industrial Park	Microparque	1
Zacatlán	Industrial Reserve Zacatlán - Chignahuapan	Parque Industrial en Construcción	No informado
Puebla	Chachapa Industrial Park	Parque Industrial	No informado
Nopalucan	Parque Industrial FINSA Puebla II	Parque Industrial	No informado
Cuatlancingo	Grupo Alas	Parque Industrial	No informado
Coronango	Parque Industrial Ocotlán	Parque Industrial	No informado
Ahuazotepec	Industrial Reserve Ahuazotepec	Parque Industrial en Construcción	No informado

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de Data México (2023). Consultado el 16 de marzo de 2023.

En 2022 Puebla cerró con un nivel de IED mayor a los años antes de la pandemia, “con 731.6 millones de dólares. Mientras que en 2019 en la entidad se registró 2 mil 44 millones de dólares de inversión extranjera, en el primer año de la pandemia en 2020 bajó a 583 millones de dólares. Al año siguiente mejoró la situación con 627.2 millones de dólares, lo cual será superado con los montos que se sumen en el último trimestre del año en curso. A esto se suma la inversión de 763 millones de dólares de la Volkswagen para la modernización de su infraestructura con miras a la producción de la fabricación de vehículos eléctricos en Norteamérica. Dicha cantidad representa 43 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) estatal, lo cual calculan generará 65 mil empleos a través de 362 unidades económicas” (Juárez, 2022).

Donde los principales sectores de inversión siguen siendo transporte, sobre todo enfocados a la producción de autopartes en los parques industriales antes mencionados. También está el energético para la producción de energía eléctrica, misma que abastece a las plantas armadoras de VW y AUDI.

CAPÍTULO 3. IMPLICACIONES DE LA PLANTA VW EN EL DESARROLLO SOCIAL DEL MUNICIPIO DE PUEBLA.

El caso del clúster industrial en Puebla comienza con la llegada de Volkswagen en 1964, desde entonces se han establecido en la ciudad una serie de empresas que han conformado uno de los más importantes, ahora con la llegada de AUDI se ha expandido ubicándose en Puebla y Tlaxcala, incluso con la construcción de una ciudad inteligente.

México tiene una de las mayores ventajas competitivas para atraer IED hacia el sector automotriz, debido a sus bajos costos de mano de obra, ventajas geográficas y más de 40 tratados comerciales con la mayoría de los países del mundo, dentro de los que destacan el T-MEC, así como el MERCOSUR. En esta forma México ocupa el séptimo lugar dentro de los principales países productores de automóviles (IMAGEN 1). Sin embargo, mientras que el gobierno no tenga claro un proyecto económico, los problemas de pobreza y subdesarrollo no se podrán superar.

IMAGEN 1
Principales países productores de automóviles.



Fuente: El Economista (2023). *México es el séptimo mayor productor de automóviles en el mundo.*
Consultado el 23 de marzo de 2023.

“México es uno de los principales productores de automóviles del mundo; ocupando la posición siete en el top 10 y con un nivel de producción de 3.51 millones de unidades durante el 2022 (...) Los líderes productores en el mundo son China, que cerró el año pasado con un total de 27.02 millones de unidades, y Estados Unidos, con 10.06 millones de autos ensamblados” (El Economista, 2023).

Debido a la importancia de la industria automotriz para la economía mexicana la IED de estas empresas sigue creciendo con la construcción de nuevas plantas como son Hyundai-Kia que anunció la construcción de ésta en el Estado de Nuevo León, la cual inicio operaciones en septiembre de 2016 (García, 2016), además de estas se encuentra también la planta de AUDI en San José Chiapa, Puebla la cual inició la producción del modelo Q5 30 de septiembre de 2016.

Por lo anterior, el objetivo del presente capítulo es analizar el impacto de la industria automotriz en Puebla, sobre todo la importancia de la IED para visualizar si en verdad ha tenido los resultados esperados conforme a los indicadores de crecimiento económico y desarrollo social, sobre todo después de la pandemia Covid-19.

3.1. El impacto en la calidad de los ingresos.

Es un hecho que los empleados de la empresa VW son de los mejores pagados a nivel estatal, *“actualmente, el salario promedio en la planta Puebla es de 671.76 pesos, aunque, el Contrato Colectivo de Trabajo (CCT) en Volkswagen de México contempla 22 categorías salariales” (López, 2022).* Es debido al CCT lo que ha contribuido a la formación de un clima económico estable.

Sin embargo, es el mismo gobierno estatal quien ha buscado bajar el sueldo para mantener la estabilidad de precios. Con una moderada administración pública y los buenos balances comerciales de la empresa Volkswagen ha logrado manejar las políticas arancelarias y de sus modelos de trabajo reduciendo las horas de trabajo dejándolo en 40 horas semanales. Paradójicamente, con las ventajas y la ayuda del gobierno estatal y municipal, la empresa Volkswagen ha logrado colocarse entre los principales líderes de producción automotriz

La Industria Automotriz es de gran importancia para México, no solo por su impacto en las variables macroeconómicas, sino también en el efecto que tiene dentro del mercado laboral, al tener una gran cantidad de armadoras situadas dentro del estado de Puebla como fuera del mismo.

El mercado laboral no solo se mide en términos de personal ocupado en estas plantas sino también en todos los proveedores de autopartes situados en las diferentes regiones en donde se han formado clústers automotrices a partir de la armadora.

En la siguiente TABLA 2 se muestra el personal ocupado en el sector manufacturero y por, se destaca el subsector de *“Fabricación de equipo de transporte”* el cual se mantiene con los indicadores más altos solo por debajo del *“Fabricación de equipo de computación, comunicación, medición y de otros equipos, componentes y accesorios electrónicos”*.

TABLA 2.
Personal ocupado en el sector manufacturero y subsector, (2022).

Subsectores	Personal ocupado total	Horas trabajadas	Remuneraciones medias
Total	1.7	4.0	1.4
Obreros	1.5	4.0	4.4
Empleados	3.5	5.8	-2.4
Prestaciones sociales			-0.3

Total Industrias Manufactureras	1.7	4.0	1.4
Industria alimentaria	2.7	4.3	-3.9
Industria de las bebidas y del tabaco	5.1	7.8	-1.7
Fabricación de insumos textiles y acabado de textiles	-1.7	1.0	1.3
Fabricación de productos textiles, excepto prendas de vestir	-5.1	-3.7	2.7
Fabricación de prendas de vestir	-4.8	-0.9	6.1
Curtido y acabado de cuero y piel, y fabricación de productos de cuero, piel y materiales sucedáneos	0.9	4.7	0.5
Industria de la madera	0.7	2.7	2.4
Industria del papel	1.1	4.1	1.5
Impresión e industrias conexas	-1.1	1.3	4.7
Fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón	-4.5	-2.0	-6.2
Industria química	1.3	3.6	-4.9
Industria del plástico y del hule	0.4	3.1	1.3
Fabricación de productos a base de minerales no metálicos	-1.2	1.9	1.6
Industrias metálicas básicas	2.0	3.5	-0.9
Fabricación de productos metálicos	1.0	2.4	-1.4
Fabricación de maquinaria y equipo	4.0	5.4	0.3
Fabricación de equipo de computación, comunicación, medición y de otros equipos, componentes y accesorios electrónicos	6.6	6.2	3.8
Fabricación de accesorios, aparatos eléctricos y equipo de generación de energía eléctrica	-2.3	-0.9	2.9

Fabricación de equipo de transporte	3.4	7.8	3.8
Fabricación de muebles, colchones y persianas	-2.0	-0.2	7.0
Otras industrias manufactureras	1.9	2.9	7.0

Fuente: INEGI (2022). Indicadores del sector manufacturero agosto de 2022. Consultado el 14 de diciembre de 2022.

Es importante mencionar que esta industria sigue creciendo debido a que es clave no sólo dentro de los programas económicos nacionales sino también forma parte de acuerdos internacionales como del T-MEC, debido a que la importancia es más para el sector externo que para el interno.

“Al hablar de la industria automotriz dentro del TLCAN debemos mencionar que fue esta una de las industrias que obligaron la necesidad de un acuerdo de este tipo, ya que como ya hemos mencionado desde la década de los ochentas el sentido de la producción automotriz dio un giro al enfocarse de abastecimiento del mercado interno a la producción nacional para abastecimiento del mercado externo, de esta forma las empresas automotrices buscaron estrategias que le permitieran cambiar este enfoque de producción modernizando su maquinaria y relocalizándose en la zona norte del país para reducir costos de transporte y trabajos, de esta forma y después de la firma del tratado la frontera norte se convirtió en un espacio con mayores ventajas comparativas en términos de costos de transporte y salarios que el resto del país” (Mendoza, 2011).

Es importante aclarar que, de todo el sector industrial mexicano, en especial el automotriz, no todos los trabajadores gozan de buenas condiciones salariales y laborales, mucho se debe a los CCT. Actualmente, este tipo de empresas es la que más usa el outsourcing, donde los

empleados tienen las peores condiciones laborales.

Mientras que los trabajadores de la planta VW tiene los sueldos más altos, el resto de la población en Puebla, tiene que buscar otras formas de trabajo para tener un ingreso extra, por ello el tener una empresa extranjera no asegura el bienestar de la población.

“En Puebla, tras una tendencia a la baja, el salario para los varones acumula tres años de una recuperación mínima (2,736 a 2,760 pesos); en las mujeres, se mantiene casi constante con pequeñas caídas en el ingreso (1,544 a 1,535 pesos). En cuestión de brecha salarial, mientras que a nivel nacional ha disminuido de forma moderada en los últimos 7 años (del 40 al 37.6%), en el estado ha aumentado al 44%”
(Fernández, 2023)

3.2. Tecnología y recursos humanos.

A partir del deterioro de la economía mexicana durante el modelo de sustitución de importaciones en las década de los 70's y el cuestionamiento sobre la función del Estado como regulador de la economía, como incapaz de regular las variaciones ante los nuevos tipos de cambio flexibles aunado a la incapacidad de abastecer la creciente demanda del mercado, México fue adoptando un modelo neoliberal acompañado de una paulatina entrada a los mercados mundiales y de la firma de nuevos acuerdos comerciales, la Inversión Extranjera Directa ha jugado un papel fundamental en la economía.

“Como una de sus ideologías principales el neoliberalismo señala que cualquier perturbación en el ajuste natural del mercado, dígame una intervención del estado, vuelve imposible la realización del cálculo empresarial y elimina la eficiencia económica de las sociedades”
(Huerta, 2005).

Es bajo la idea anterior que México se integra al mercado mundial siguiendo las recomendaciones de los diferentes instrumentos mundiales. A continuación, abordaremos el papel de la Inversión Extranjera Directa en el Estado de Puebla y sus efectos tanto positivos como negativos, así como sus repercusiones en cuanto a tecnología y el efecto que causa en la sociedad en nuestro caso de estudio: Volkswagen de México.

Tal como señala Gracia–Hernández (2010) “...la IED tiene una contribución muy importante en el crecimiento y desarrollo de los países este efecto se puede ver claramente en los países industriales, bajo el neoliberalismo y contrario a la opinión Keynesiana al no contar con la participación del estado es la IED y también la Inversión nacional lo que logra una reactivación económica, como ya hemos mencionado”.

México toma este modelo buscando una reactivación de su mermada economía bajo este principio, cabe mencionar que para dar paso al neoliberalismo se tuvo también durante la década de los ochenta una reestructuración en cuanto a las teorías y la política económica que volvieran atractiva la inversión de las grandes trasnacionales.

Como parte medular de esta transición se encuentra la inserción al GATT y posterior firma del TLCAN. Se sabe también que la IED ayuda a la producción interna de un país, aunque funciona como exógena al PIB, esta inversión ayuda también a la generación de nuevos empleos contribuyendo positivamente a la tasa de desempleo, aunque debido al aumento demográfico de la población el efecto se vuelve neutral y por si sola debería generar aumento de los salarios.

Consideramos que no todas las empresas en Puebla logran incrementar sus exportaciones, de igual manera se incurren en algunos costos hacia la sociedad, el primero puede ser el

descenso del ahorro al tener mayor oferta de bienes y competitividad de precios y el más grave es el deterioro de la Inversión Interna ya que no siempre las empresas nacionales logran competir con las mundiales en términos de tecnología, automatización de procesos y precios.

Como primer cuestionamiento planteamos si la IED ha representado en México una competencia comercial o únicamente ha servido como una palanca exportadora, de acuerdo con el análisis que hemos llevado a cabo, podemos decir que en sus inicios se consideró con un medio para generar mayor competencia comercial nacional con la llegada de empresas internacionales que contaban con mejor calidad en sus productos y precios competitivos.

Después de casi treinta años queda demostrado que no solo no se logró crear mayor competencia comercial, puesto que las empresas nacionales no fueron capaces de igualar los bajos costos de producción de las transnacionales, de la misma manera tampoco pudieron renovar su tecnología para competir contra estas de tal manera que muchas de las empresas nacionales terminaron cerrando o fueron absorbidas por estos monstruos comerciales.

En cuanto a los niveles de exportación podemos señalar que México si ha logrado aumentar exponencialmente sus niveles de exportación, pero ha sido debido a que por las ventajas comparativas y competitivas la IED tuvo como finalidad instalarse en México para lograr mejores tarifas comerciales debido a los tratados y cercanía con grandes potencias mundiales, principalmente con Estados Unidos. Pero de igual manera las importaciones mexicanas han aumentado considerablemente durante los últimos años, desde la apertura comercial, de tal manera que la balanza comercial mexicana sigue siendo negativa.

Una de las Industrias para las que resulto bastante atractivo la apertura comercial de México fue la Industria Automotriz, aunque cabe destacar que previo a los años ochenta ya se habían

instalado en México algunas grandes automotrices, es posterior a la firma del TLCAN cuando se ha recibido la mayor cantidad de IED en este sector, no solo para la creación de armadoras sino también para la localización cercana de sus redes de proveedores.

Como enfoque de nuestro estudio analizamos el comportamiento de la IED específicamente en el Estado de Puebla orientado a la Industria Automotriz, el caso Volkswagen de México, donde se destaca la participación de “Estados Unidos con 311.7 millones de dólares, Alemania con 214.3 millones y Canadá con 145.1 millones, fueron las naciones con mayores flujos” (Gobierno de Puebla, 2023). Además,

“En 2022, la inversión extranjera directa radicada en Puebla sumó 798.1 millones de dólares (mdd), un crecimiento del 27.12 por ciento con respecto al año 2021, informa la Secretaría de Economía con base en cifras del Registro Nacional de Inversión Extranjera (...) Puebla se ubicó en décimo lugar en atracción de Inversión Extranjera Directa (IED), por lo que el registro del 2022 es más alto, comparado con 2021 y 2020 (...) Por sectores, 209.4 millones de dólares radicaron en industrias manufactureras, donde destacaron la metálica básica y ensamble de automóviles y camiones, mientras que 62.6 millones en comercio, en tanto que se sumaron 310.8 millones en transporte, correo y almacenamiento, 93.7 millones en servicios financieros y banca múltiple, entre otros” (Gobierno de Puebla, 2023).

Para fomentar el crecimiento de la IED el Estado busca la aplicación de reformas estructurales, políticas que faciliten la integración a la globalización, estabilidad entre otras ya que si bien la llegada de Volkswagen a Puebla se da en un contexto político y comercial totalmente diferente al neoliberalismo es importante saber cuáles fueron y siguen siendo las condiciones que brinda el estado para fortalecer la IED en el Estado.

Durante los últimos veinte años no solo se ha vuelto muy importante el papel de Volkswagen de México y dentro de su mismo consorcio al ser la armadora más grande fuera de Alemania, sino que también se ha tenido un gran crecimiento en cuanto a la localización de proveedores y por último la llegada de AUDI al Estado fortaleciendo el gran clúster automotriz existente en la región.

Como factor principal para determinar la localización de la planta está la buena ubicación geográfica del municipio de San Lorenzo Almecatla en Cuautlancingo, ya al cruzar la autopista México-Puebla por ahí se volvía un lugar que facilitará la llegada de los insumos al estar directamente conectados con el Puerto de Veracruz, adicionalmente la red eléctrica existente favoreció esta ubicación al proporcionar bajos costos, acerca del impacto que esto generó en la región hablaremos posteriormente.

Otro aspecto económico y político tenemos la crisis textil en el Estado que para efectos del gobierno con la llegada de Volkswagen a Puebla lograban impulsar el crecimiento y desarrollo del Estado y fortalecer la Inversión Extranjera. Es importante destacar que como hablamos en capítulos anteriores para el consorcio alemán el sindicalismo no representa un obstáculo para el éxito de la empresa, de forma contraria esta relación empresa-sindicato ha fortalecido al consorcio.

“La forma en la que el gobierno Mexicano ha logrado una fuerte Inversión Extranjera Directa en todo el país no fue diferente a la realizada en Puebla, para la atracción de IED sabemos que el gobierno ofrece fuertes incentivos fiscales y en el precio de adquisición de las tierras, los cuales en ocasiones ha logrado a costa del bienestar social, es decir, la expropiación de tierras fue uno de los factores relevantes para la localización de la planta en el municipio ya que para vender las tierras a

Volkswagen de México S.A de C.V se tuvieron que expropiar cerca de 200 hectáreas”
(Torres, 2015).

Parte de los cambios de la IED frente a la globalización nos llevan a realizar un análisis a cerca de China, debido a la inserción mundial que ha tenido desde la década de 90's. A partir de la década de los 80's China comienza un proceso de reformas económicas enfocadas en varios sectores, entre los cuales está el Automotriz, la situación de China en cuanto a IA se refiere buscaba transformar la Industria Automotriz fragmentada, carente de recursos financieros y con tecnología obsoleta.

“Dicha transformación logró crear un Oligopolio dominado por grupos Chinos en donde la aportación de la IED consistía en recursos financieros, tecnología y conocimientos administrativos como métodos de contabilidad, administración del riesgo y sistemas de administración de la producción, este cambio en las reformas tuvo como resultado un crecimiento sin precedentes en la producción y en la estructura de la Industria China, esto logrado gracias a una adecuada participación del Estado y un acertado cambio en las políticas de Inversión Extranjera. Como principales beneficios de la IE destacan la creación de capital bruto, de empleo y la mejora de las aportaciones fiscales” (Álvarez, 2006).

La intervención del Estado Chino logro crear las oportunidades para participar en dicha industria siendo responsables de crecimiento y desarrollo de esta mediante dos variables por un lado la atracción de Inversión Extranjera Directa y por el otro manteniendo la participación de Capital chino en las empresas, el cuál debía ser predominante al de la participación extranjera. De la misma forma el Estado busco aumentar las capacidades de diseño y regulación, a esto se le llamo política industrial.

“Estas reformas económicas tienen inicio en 1980 en donde se da un giro a las empresas estatales propiedad al 100% del Estado convirtiéndose a sociedades por acciones, de las cuales el 49% podía pertenecer a empresas extranjeras y el 51% restante permanecería en propiedad del estado, con estas nuevas políticas se da la creación de grupos automotrices entre los cuales destacan la FIRST AUTOMOTIVE GROUP (FAW) y la SCHANGHAI AUTOMOTIVE GROUP (SAIC) entre otras” (Álvarez & Sepúlveda, 2006).

De la misma manera se distinguen dos tipos de vehículos el convencional, al cual pertenecen las empresas mundiales y el de campo conformado por empresas de capital local, enfocado principalmente en la producción de tractores y motocicletas.

Es por esta razón que a partir de 1976 el gobierno promueve la especialización de las fábricas para lograr el oligopolio antes mencionado y de esta forma reducir sus costos de fabricación, formar economías de escala y mejorar la base tecnológica.

A partir de 1996 se incluye dentro de los Planes Quinquenales a la Industria automotriz como industria prioritaria de crecimiento y consumo, cabe destacar que anteriormente la compra de automóviles estaba restringida a la población, de esta manera se busca dar prioridad al crecimiento de la producción automóviles y autobuses obteniendo como resultado un aumento considerable de la demanda y del consumo individual, lo cual devino en un incremento del 50% en la producción para 1991-1992.

Las políticas económicas que llevaron al desarrollo de la IA China favorecían la producción local mediante el freno de las importaciones de vehículos y autopartes, se buscó bajar gradualmente las tarifas arancelarias como compromiso de China al integrarse a la

Organización Mundial de Comercio (OMC, pero mantuvo ciertas debilidades del modelo ya que las altas tarifas arancelarias propiciaban tener un alto porcentaje de importación ilegal de automóviles y la protección aduanera fomentaba la fluctuación del precio de vehículos de producción local. De la misma manera el tener medidas de protección no arancelaria representaba ciertas limitantes a las importaciones como la definición de confusas cuotas y licencias y ciertas restricciones de comercialización.

Los factores asociados a la apertura comercial y las condiciones en que se recibe la IED como motor principal para generar empleos (de acuerdo a la visión del gobierno) han jugado un papel importante, básicamente en el desarrollo del territorio, ya que está condicionado por la participación y capacidad de los actores locales, en donde el sistema productivo debería propiciar la integración de las pequeña y mediana empresa a estos procesos de valorización ya que son el pilar del crecimiento, la creación de puestos de trabajo y constatación de innovación.

En contraste las empresas del sector automotriz concentran las actividades principales de producción, sin embargo las actividades no prioritarias son subcontratadas, aplican sistemas de flexibilización en las técnicas de trabajo cuya estrategia de fondo es la racionalización de los costos, así mismo no hay vínculos importantes con las Universidades para actividades de Investigación y Desarrollo (I+D), pese a que VW cuenta con dos instituciones a nivel técnico para la capacitación en la industria, los cuales son el Centro de Idiomas y un Bachillerato Técnico en el Centro de Formación y Desarrollo.

Al hablar de IED estamos considerando uno de los ejes fundamentales en el T-MEC, es bien sabido que México es un país con gran atractivo a la IED aunque no exista la firma de este tratado, la ubicación geográfica de nuestro país juega un factor muy importante a la hora de invertir, pero también uno de los atractivos es la mano de obra barata y calificada para la

industria automotriz es un factor clave, es así que en el año 2013 se invirtieron 3,402 millones de dólares únicamente para la industria automotriz, representando el 11.3% del total de la inversión del sector manufacturero y para el año 2015 la cifra aumento a 5,934 Millones de dólares representando un 39.2% del total de ésta para el sector manufacturero.

De esta manera podemos observar que el atractivo para invertir en producción de automóviles y autopartes en México sigue siendo bastante fuerte, ahora bien, al ser IED las ganancias no se quedan completamente en México, si ayudan a disminuir el porcentaje de desempleo y tiene un efecto en el crecimiento de las ciudades donde se ubican, pero la mayoría de las ganancias se las llevan a la matriz.

En cuanto a IED podemos mencionar que China se ha vuelto un importante receptor, debido a la creación de zonas para entrada de capital extranjero e importaciones libres de arancel, aunque por otro lado la transferencia de tecnología en sus inicios fue escasa.

La IED en China se divide en tres sectores, el de Fomento al cuál perteneció en un inicio la creación de ensambladoras pero que debido a su resultado cambio a que únicamente las empresas que desearan exportar el total de su producción pertenecerían a este sector y las demás serían revisadas por diferentes entidades estatales, la segunda de fomento limitado y la tercera de fomento prohibido, desde el 2004 se agrega una nueva restricción de no creación ni transferencia de plantas. Durante todo este tiempo se ha mantenido una participación de capital extranjero menor a la de capital nacional.

Hablando específicamente de la Volkswagen, se reconocen tres grupos o conjuntos de empresas, la primera de fábricas controladas directamente, la segunda de empresas dentro de las que destacan FAW-VW, Quingdao Automotive Works y Dailan Diesel Engine Plant y

por último empresas en las que FAW no tiene capital, pero producen autopartes que se han unido a FAW.

Es de importancia destacar que el mayor productor de automóviles en China es el grupo Volkswagen dentro de sus dos Joint Venture con FAW y SAIC, otro grupo importante es le GM desde 1999 el cuál ha creado siete Joint Ventures.

El primer Joint Venture formado por Volkswagen (Shanghái VW Automotive Company) fue en 1955 y en 2004 firmó un acuerdo de ampliación de sus operaciones hasta 2030, su producción dio inicio con el modelo Santana, aunque actualmente se fabrican otros modelos como el Passat, Polo y Golf.

“...El segundo JV de Volkswagen es con FAW-VW teniendo como principal modelo de producción el Jetta con una versión de AUDI, actualmente producen también motores y cajas de velocidad” (Álvarez & Sepúlveda, 2006).

Como proceso de globalización podemos observar que en contraste con el de otras economías subdesarrolladas, China no se apegó a las observaciones de política económica del FMI y esto se ha visto reflejado en un desarrollo de la nación, por otro lado tampoco se apegaron a las teorías aplicadas por la mayoría de los países de América Latina, las cuales se basaban en disminución de la tasa de inflación, apertura de mercados, eliminación de aranceles y mejora de la tasa de ahorro permitiendo la entrada desmesurada de IED, de la misma manera se fomentó la desvinculación del Estado como eje regulador del mercado, y es probablemente esta diferencia en la creación de políticas y la importante regulación del Estado lo que ha marcado sin duda una diferencia entre el éxito de China y el fracaso de los países Latinoamericanos.

3.3. Impacto de VW en el Estado en Puebla.

Cabe mencionar que para que cada ciudad gane la sede de una automotriz deberán competir dando grandes incentivos, un claro ejemplo lo tenemos dentro del Estado de Puebla en la localidad de San José Chiapa en donde se construyó en años recientes la planta AUDI, para que esta marca decidiera localizarse en el estado, se donó el terreno el cuál abasteció con energía y agua potable, y construyó una autopista para hacer más fácil y rápido el acceso desde la capital del Estado y actualmente se exporta dicha producción.

Al donar a AUDI el terreno se compró a los agricultores de la zona a precios bajos sus terrenos, despojándolos de su fuente de trabajo y vivienda, adicional al despojo desmesurado de tierras, lo mismo sucedió con el agua de los cinco municipios aledaños, en esta zona está el de los grandes incentivos fiscales como la exención o disminución considerable del pago de impuestos por varios años a la multinacional.

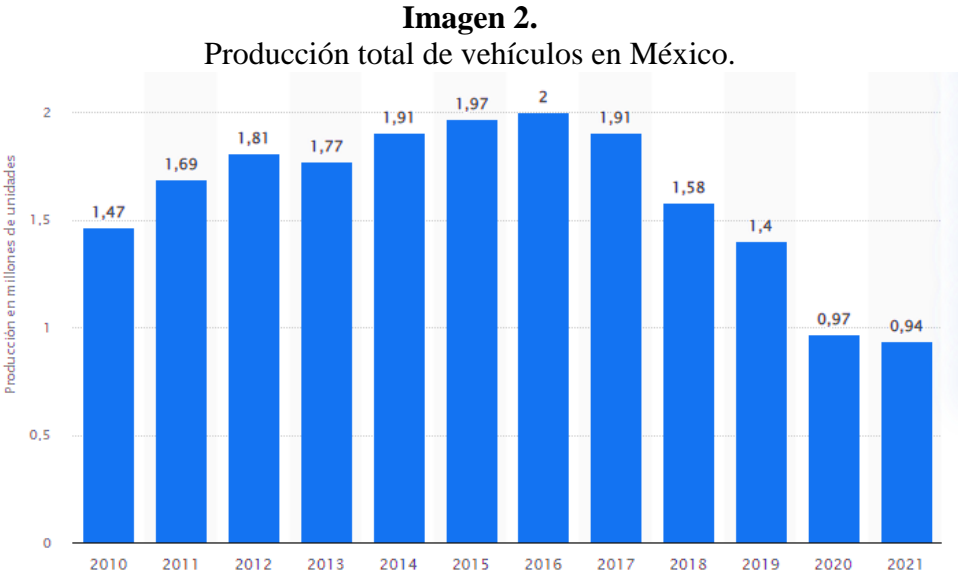
Este sin duda es un tema de gran discusión pues si el crecimiento económico que generará AUDI a la región será tan grande como se espera, tomando en cuenta que el crecimiento de una región no se mide únicamente en variables monetarias sino también en el bienestar social generado en la región, y considerando que se pagó muy poco y a precios de ganga por las tierras, los productores que anteriormente las poseían, ahora tienen como opción de trabajo volverse personal técnico en AUDI, u optar por la migración al norte, sin contar con que las habilidades y estudios necesarios para el desempeño en ésta empresa no lo paga la misma.

Como ya hemos mencionado anteriormente en este estudio la Industria Automotriz, aún antes del TLCAN, ha sido una pieza importante en el desarrollo de México. No solo por el constante crecimiento de la industria sino también por el impacto social que se ha generado

a través de esta, por tal motivo es importante el comportamiento que este sector ha tenido desde la firma de ese tratado.

Desde la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte se han abierto cerca de diez plantas automotrices en México de General Motors, Mazda, Honda, Nissan, Toyota, Volkswagen, Audi y próximamente BMW, es por tal motivo que la relación de México con Estados Unidos en lo que se refiere a la Industria Automotriz se vuelve cada vez más directa ya que la mayoría de estas plantas se han ubicado hacia el norte del país buscando menores costos produciendo en México y vendiendo en Estados Unidos.

Como podemos observar en la siguiente IMAGEN 2 la producción de autos en México ha crecido exponencialmente como resultado de la creciente construcción de nuevas plantas automotrices en el país con el fin de exportación más de que de abastecimiento interno, situación de la que hablaremos posteriormente. Sin embargo, también es claro que problemas como el covid-19 también han afectado a este sector sobre todo en el periodo de 2020-2021.



Fuente: Tomada de STATISTA (2023). Consultado el 20 de marzo de 2023.

“...sabemos que la creciente integración de México a la economía estadounidense ha venido creciendo desde la segunda mitad de los años noventa con la firma del TLCAN así como las crisis Mexicanas de 1982 y 1995 han puesto en alerta de crisis a nuestro vecino del norte lo desigual de ambas economías provoca que la economía estadounidense tenga una mayor influencia sobre la mexicana” (Valle, 2002).

Hemos mencionado anteriormente que la Industria Automotriz en México se ha enfocado principalmente en la producción de vehículos para exportación hacia Estados Unidos dejando de lado el fortalecimiento tanto del mercado interno como de la exportación hacia otros destinos, si bien esta estrategia se sustentó en la ubicación geográfica del país es importante mencionar que también se debió a que simplemente por el pago de la mano de obra es más conveniente producir en México y exportar a Estados Unidos.

Desde la firma del TLCAN las ventajas de producir en México se volvieron aún más grandes ya que el tratado considera que el 62.5% de los componentes de un automóvil deben ser fabricados en la región del TLCAN para calificar como libres de impuestos, de esta manera las armadoras en nuestro país buscan cubrir estos requisitos para poder vender sus autos principalmente en Estados Unidos, como podemos observar en la siguiente gráfica del total de exportaciones de México el nivel más importante se destina al mercado de USA y Canadá, de tal manera que durante 2006 el 81.92% de las exportaciones se destinaron a este mercado para los años de la crisis de créditos supprime (2008-2009) el porcentaje cayó ligeramente a 77.54% y 79.92% respectivamente recuperándose por completo en 2014 cuando se exporto del 81.08% a nuestros vecinos del norte.

Es importante mencionar que México tiene 12 tratados comerciales con más de 40 Países alrededor del mundo además del TLCAN como es el TLCUE entre México y los países de

la Unión Europea, AELC entre México y la Asociación Europea de Libre Comercio (Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza), ACE – 55 entre México y el Mercosur para el sector Automotor, ALADI con varios países de Sudamérica, entre otros.

A pesar de todos estos acuerdos comerciales los niveles de exportación de México hacia Centroamérica, Sudamérica, Europa, Asia y África nunca han rebasado el 25% de los niveles de exportación.

Como importante reto para Industria Automotriz y para su futuro crecimiento se debe buscar diversificar las exportaciones hacia otros países en Europa, Asia y Centroamérica y de esta forma dejaremos de depender de la economía estadounidense para lograr un crecimiento en nuestros niveles de producción automotriz, en cuanto al mercado interno es importante el fortalecimiento de este en el aspecto de fomentar en la industria que la producción nacional se destine en su mayoría hacia el mercado mexicano y disminuir el porcentaje de importación ya que se cuenta con toda la infraestructura.

CONCLUSIONES

La industria automotriz en México ha representado una plataforma importante en términos de producción y estrategia competitiva, la firma de acuerdos comerciales con los países del norte ha dado como consecuencia ventajas comerciales y tecnológicas importantes.

En caso de la ciudad de Puebla, esta se transforma en una ZEIA, por albergar grandes empresas como la VW pero también por tener el corredor-industrial, más grande Latinoamérica. Además la ciudad forma parte de proyectos como el Plan Mesoamérica. Por ello es necesario una política que asegure el bienestar de los trabajadores pero también de toda la población.

Las ventajas comerciales en el marco del TLCAN y posteriormente el T-MEC, han desembocado en una creciente mejora en la cadena de producción. Los nuevos mercados en los que se ha ido ampliando este consorcio, y la demanda de nuevos mercados han ido incursionando en la cada vez más dinámica y competitividad internacional.

La transnacional VW, está participando en cambios tecnológicos que requiere la creciente demanda internacional, aunada a la investigación y desarrollo, la administración del trabajo la fabricación de autos sustentables es la demanda actual con cada vez mayor incorporación de valor agregado. Además, requiere la utilización de nuevas energías amigables con la naturaleza en la utilización de energías alternativas y esta empresa no escapa de ello.

Actualmente con el reposicionamiento de empresas automotrices japonesas frente a las norteamericanas desde fines de los años setenta, los estudiosos de este sector trataron de comprender el éxito de las empresas asiáticas, los sistemas *justo a tiempo* la diferenciación del producto, las técnicas, la calidad y búsqueda de desperdicios e inventarios, la flexibilidad

laboral se hizo presentes frente a las formas tradicionales de la industria automotriz, y se fueron haciendo más presentes en la academia.

La separación del fordismo-taylorismo contra la producción toyotista se fue generalizando ya que los vínculos entre proveedores y ensambladores han resultado ser poco eficientes, no solo por la escasa información, contratos de corto plazo, se realiza únicamente a nivel de precios y plazos de entrega, existe acumulación de inventarios dados las escasa diversificaciones, la velocidad de innovaciones y la competitividad existente en el mercado sobre todo de autos chinos.

La utilización creciente de tecnología en los procesos de fabricación, han ido sustituyendo a la mano de obra en los procesos de fabricación y VW posee gran demanda de mano de obra calificada. México tiene el cuarto lugar en importaciones de robots industriales procedentes del gigante asiático, ello representa un verdadero desafío en términos de negociación en el contexto del T-MEC, y obliga al estado a respaldar los intereses de este consorcio.

La teoría económica y los modelos cuantitativos difícilmente avalan el optimismo excesivo sobre los efectos del comercio exterior en la economía mexicana, se habla de ganancias estáticas y de dinámicas difíciles de cuantificar basadas en las nuevas ideas del crecimiento endógeno, el comercio exterior detona un proceso de crecimiento sostenido a partir de las externalidades positivas los efectos de bien público de la tecnología y las economías de aglomeración que produciría en diferentes sectores que luego irían arrastrando al resto de la economía, este proceso a través del tiempo, no se ha logrado ya que la economía mexicana registra un proceso de lento crecimiento semejante al de otras economías que no tienen TLC con EU y Canadá.

Como principal tarea se definen reglas de origen para dar atención a asuntos como la especialización eficiente al interior de la región, tener en cuenta las ventajas comparativas de cada país y estimular la actualización tecnológica de la planta productiva de México ya que de los tres países involucrados en esta integración, México es el que cuenta con mayor rezago tecnológico.

En el momento en que cambia el modelo económico se buscó lograr el crecimiento económico de México a través de cambios de medidas de ajuste para estabilizar las variables clave de la economía, y una de ellas es el sector automotriz. En la misma forma se buscan cambios estructurales para llevar al país a una inserción en los mercados internacionales y volver al mercado externo el motor de la economía nacional.

La integración de tipo asimétrica con el país del norte impide la dinámica de desarrollo tecnológico horizontal con estos países, la política comercial, industrial y laboral se involucran en una misma dinámica incorporando aspectos laborales, siendo el costo salarial la principal ventaja comparativa entre estos países.

México podría colocar de relieve una política definida ante el tratado TMEC en términos de mejorar las negociaciones para la obtención de beneficios salariales como señalo Trump, ya que la incertidumbre en las contrataciones, en las cuales se observe la participación de los trabajadores del sector, ya que se convierte en el detonante que obliga a los obreros al éxodo laboral al norte, hecho que es aprovechado por EU.

Un hecho preocupante es que la empresa estudiada, teniendo elevada competitividad, desarrollo de tecnología no se preocupe por la mejora salarial o las prestaciones de su masa

trabajadora, tampoco cree mejores capacitaciones para sus empleados o las comunidades rurales que le han cedido su tierra para su ampliación de las filiales que posee.

Mientras no exista una política pública, del Estado que vele y defienda a sus trabajadores como en este sector no habrá mejoramiento de su nivel de vida ni desarrollo para las áreas en donde se localizan empresas de este tipo.

BIBLIOGRAFÍA.

- Álvarez, M. & Sepúlveda (2006). Reformas económicas, inversión extranjera directa y cambios en la estructura de la industria automotriz China (1980-2004). *Contaduría y Administración*, (218), 87-113.
<http://www.cya.unam.mx/index.php/cya/article/view/582/0>
- Ávila Romero, A. (2017). Las nuevas Zonas Económicas Especiales de México: expansión geográfica del capital transnacional. *Economía y Sociedad*, vol. XXII, núm. 38, pp. 33-52. <https://www.redalyc.org/journal/510/51058253004/html/>
- Boyer, R. & Freyssenet. (2001). *Los modelos productivos*. México: Lumen
- Carreto Sanginés, J (2013). Marshall y los sistemas productivos locales. *Economía Informal*. Vol. 2013. Núm. 383. DOI: 10.1016/S0185-0849(13)71343-4
- Covarrubias, A. (2021). El T-MEC y la tercera generación de arreglos laborales. Escenarios probables para el trabajo y la industria regional. *Norteamérica*, 16 (1).
<https://doi.org/10.22201/cisan.24487228e.2021.1.470>
- Data México (05 de marzo de 2023). Puebla Entidad Federativa.
<https://datamexico.org/es/profile/geo/puebla-pu?peaSelector=unemployedOption&totalAndInformalJob=genderOption&totalGenderSelector=totalOption>
- Delfini, M. et. al. (2013). Continuidades y rupturas en las relaciones laborales de Argentina tras la crisis del neoliberalismo. *Observatorio Laboral Revista Venezolana*, vol. 6, núm. 11, pp. 47-66.

El Economista (22 de marzo de 2023). México es el séptimo mayor productor de automóviles en el mundo. *El Economista*. <https://www.economista.com.mx/empresas/Mexico-es-el-septimo-mayor-productor-de-automoviles-en-el-mundo-20230322-0032.html>

Fernández Peña, P. (14 de marzo de 2023). Desigualdad de género afecta calidad de vida: observatorio de salarios ibero puebla. *IBERO Puebla*. [https://web.iberopuebla.mx/noticias_y_eventos/noticias/desigualdad-de-genero-afecta-calidad-de-vida-observatorio-de-salarios#:~:text=El%20primer%20ejemplo%20de%20este,\(2%20C082%20a%202%20C352%20pesos\).](https://web.iberopuebla.mx/noticias_y_eventos/noticias/desigualdad-de-genero-afecta-calidad-de-vida-observatorio-de-salarios#:~:text=El%20primer%20ejemplo%20de%20este,(2%20C082%20a%202%20C352%20pesos).)

Filinich, N. R. (2016). El capitalismo y el rechazo de los límites: el caso ejemplar del Taylorismo y el Fordismo. *Acta Sociológica*, 69, 17-50.

Furlong, A. et al. (2022), “Latinoamérica como espacio de construcción global en el contexto del proyecto de la Franja y la Ruta de la Seda, China”, *Portes Revista Mexicana de Estudios sobre la Cuenca del Pacífico*, 16 (31), México, pp. 7-32.

García D. (07 de septiembre de 2016). Inauguran KIA armadora. *Milenio*. <https://www.milenio.com/estados/inauguran-kia-motors-en-pesqueria>

Gobierno de Puebla (20 de febrero de 2023). En 2022, crece inversión extranjera en Puebla al orden de 798 mdd: Economía. <https://puebla.gob.mx/index.php/noticias/item/11432-en-2022-crece-inversion-extranjera-en-puebla-al-orden-de-798-mdd-economia#:~:text=CIUDAD%20DE%20PUEBLA%20C%20Pue.,Registro%20Nacional%20de%20Inversi%C3%B3n%20Extranjera.>

- Gracia-Hernández, M. (2010). La inversión extranjera directa como palanca de crecimiento económico. *Economía, sociedad y territorio*. vol.10 no.32, 265-273.
<https://www.scielo.org.mx/pdf/est/v10n32/v10n32a10.pdf>
- Harvey, D. (2004). El 'nuevo' imperialismo: acumulación por desposesión. *En, PANITCH, L. y C. LEYS, El nuevo desafío imperial. Social Register*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2005, pp. 99-129.
- Huerta Moreno, M. (2005). El neoliberalismo y la conformación del Estado subsidiario. *Política y Cultura*, núm. 24, pp. 121-150
<http://www.scielo.org.mx/pdf/polcul/n24/n24a06.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2022). Indicadores del sector manufacturero agosto de 2022. INEGI. Comunicado de prensa, 590/22.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2023). Exportaciones por entidad federativa. (INEGI). <https://www.inegi.org.mx/temas/exportacionesef/>
- Juárez, G. (19 de diciembre de 2022). Puebla capta 731.6 mdd de Inversión Extranjera Directa. *Contra Réplica*. <https://puebla.contrareplica.mx/nota-Puebla-capta-7316-mdd-de-Inversion-Extranjera-Directa2022191238>
- Krugman, P., et al. (1991). Economía internacional Teoría y política. PEARSON.
- León, M. (09 de enero de 2016). Industria automotriz mexicana. Una historia de éxito que debe mirar hacia delante. *Istmo*. <https://www.istmo.mx/2016/09/01/industria-automotriz-mexicana-una-historia-de-exito-que-debe-mirar-hacia-delante/>

- López, V. (05 de septiembre de 2022). Esto gana un trabajador en Volkswagen Puebla. *Telediario*. <https://www.telediario.mx/comunidad/volkswagen-cuanto-gana-un-trabajador-en-puebla>
- Mendoza Cota, J. E. (2011). La crisis de la industria automotriz en México en el marco de la integración económica con Estados Unidos. *Economía UNAM*, vol.8 no.22. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-952X2011000100004
- Patiño Tobar, E. (2004). Periferia poblana: la desigualdad del crecimiento. *Papeles de Población*. 10(42), 125-151.
- PORTER, Michael E. (1997). Ser competitivo: Nuevas aportaciones y conclusiones. Traducción al español. Buenos Aires.
- Robinson, W. I. (2013). *Una teoría sobre capitalismo global. Producción, clase y Estado en un mundo trasnacional*, México: Siglo XXI Editores.
- Salazar, P. (2019). Relaciones laborales neoliberales: la ‘subordinación ultra-contractual’. *Sociología del Trabajo*, 95, pp.89-103. <https://dx.doi.org/10.5209/stra.66444>
- Sica, D. E, et al. (2014). *El futuro del sector automotriz en el mundo, 2025: fuerzas impulsoras y tecnologías clave para su desarrollo en el marco de políticas que promuevan la calidad de vida y la conservación del medio ambiente*. Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva. <http://globaltrends.thedialogue.org/wp-content/uploads/2015/09/el-futuro-del-sector-automotriz-en-el-mundo-2025-1.pdf>

SMITH, N. (2006). La producción de la naturaleza. La producción del espacio, traducción VILLEGAS, C. México: Facultad de Filosofía y letras-UNAM.

Solís Sánchez, E. (2020). Apertura comercial de la Industria Automotriz en México: un análisis de 1962 a 2009. *Jurídicas UNAM*.
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3021/12.pdf>

STATISTA (24 de marzo de 2023). Número de vehículos de uso privado producidos en México de 2010 a 2021. <https://es.statista.com/estadisticas/644245/produccion-de-turismos-por-fabricante-mexico/#:~:text=El%20n%C3%BAmero%20de%20autom%C3%B3viles%20producidos,7%25%20en%20relaci%C3%B3n%20a%202019>.

Torres Bautista, M. (2015). A 50 años del establecimiento de la empresa VW de México. Su impacto en el paisaje cultural del valle de Puebla-Tlaxcala. *Revista de Antropología Experimental*, n° 15, pag.11-22. <https://ruja.ujaen.es/bitstream/10953/681/1/2293-7901-1-PB.pdf>

Torres Bautista, M. (2015). A 50 años del establecimiento de la empresa Volkswagen de México. *Revista de Antropología Experimental*, (15), 11-22.

Valle, A. (2002). dos crisis de inicio de siglo: EUA y México. *Laberinto* 9.
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/250472.pdf>

Vicencio Miranda, A. (2007). La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas. *Contaduría y administración*. (221), 211-248.
<http://www.ejournal.unam.mx/rca/221/RCA22110.pdf>

Visión Automotriz (31 de marzo de 2020). El sector automotriz pide ser considerado esencial para continuar operaciones. *Visión Automotriz.*

<https://www.visionautomotriz.com.mx/30220/el-sector-automotriz-pide-ser-considerado-esencial-para-continuar-operaciones/>

VW (07 de diciembre de 2022). *Información Corporativa.*

<https://www.vw.com.mx/es/informacion-corporativa.html#:~:text=Grupo%20Volkswagen,-El%20Grupo%20Volkswagen&text=El%20Grupo%20est%C3%A1%20compuesto%20por,Veh%C3%ADculos%20Comerciales%2C%20Scania%20y%20MAN>

WALLERSTEIN, I. (2005). *Análisis de sistemas-mundo. Una introducción.* Siglo XXI. México.

Zambrano, J. (29 de mayo de 2022). Puebla, cuarto lugar con mayor número de empresas. *El Sol de Puebla.* <https://www.elsoldepuebla.com.mx/local/puebla-cuarto-lugar-con-mayor-numero-de-empresas-8354732.html>



Número de oficio SACFE-096/2023

**C. CARRETO ARREDONDO LINA ELIZABETH
EGRESADA DE LA LICENCIATURA EN ECONOMÍA
DE LA BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA
P. M. A. C.**

Sirva el presente para enviarle un cordial saludo y al mismo tiempo, me permito informarle; mediante oficio digital que, ha sido ACEPTADA su TESINA, titulada:

***“Consolidación de la ciudad de Puebla como zona económica de intensa
acumulación con la planta Volkswagen, 2015-2022”***

*De la misma forma, le comunico que la responsable de la dirección de su TESINA será la **Dra. Aurora Furlong y Zacaula**.*

Así mismo, le informo que usted cuenta con un periodo no mayor a un año, como máximo, a partir de recibido el presente, para realizar su examen profesional.

Sin otro particular, le agradezco su atención y me reitero a sus apreciables órdenes.

Atentamente
“PENSAR BIEN, PARA VIVIR MEJOR”
Heroica Puebla de Zaragoza; a 16 de marzo de 2023

Mtra. Rosalinda Merino Calderón
SECRETARIA ACADÉMICA



C.c.p. Archivo
IGGP/RMC/Incr

(222) 2 29 55 00, ext. 7807
academica.economia@correo.buap.mx

Facultad de
Economía

Calle de la Academia s/n, entre Avenida
Universidad y Avenida San Claudio,
Ciudad Universitaria, Puebla C.P. 72592
Tel. 222 229 55 00 Ext. 5605

Número de oficio SACFE-123/2023

Dr. Israel Gerardo García Pérez
Director de la Facultad de Economía de la
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
P. M. A. C.

Por medio del presente oficio digital, manifiesto a usted que he cubierto la Dirección de la Tesina de la Licenciatura en Economía elaborada por la

C. CARRETO ARREDONDO LINA ELIZABETH

TITULADA:

***“Consolidación de la ciudad de Puebla como zona económica de intensa
acumulación con la planta Volkswagen, 2015-2022.”***

Esperando tome nota de lo anterior para los fines conducentes, me permito reiterar mis distinguidas consideraciones.

Atentamente

“PENSAR BIEN, PARA VIVIR MEJOR”

Heroica Puebla de Zaragoza, a 28 de marzo de 2023


Dra. Aurora Furlong y Zaçaula
DIRECTORA DE TESINA



Número de oficio SACFE-125/2023

**C. CARRETO ARREDONDO LINA ELIZABETH
EGRESADA DE LA LICENCIATURA EN ECONOMÍA
DE LA BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA
P. M. A. C.**

Sirva el presente para enviarle un cordial saludo y al mismo tiempo, me permito informarle, mediante oficio digital que, con fundamento en el Artículo 8° del Reglamento General de Titulación de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, comunico a usted que, la designación para formar la Comisión Revisora de su TESINA de la Licenciatura en Economía:

“Consolidación de la ciudad de Puebla como zona económica de intensa acumulación con la planta Volkswagen, 2015-2022”.

Ha recaído en los profesores:

***DR. SANTOS SERGIO PALACIOS RAMÍREZ
DR. RAÚL NETZAHUALCOYOTZI LUNA***

Quienes, a partir de recibido el presente; cuentan con un plazo no mayor a diez días hábiles para revisar su proyecto y dictaminar lo procedente.

Sin otro particular, le agradezco y expreso mi reconocimiento a su labor.

Atentamente

“PENSAR BIEN, PARA VIVIR MEJOR”

Heroica Puebla de Zaragoza, a 30 de marzo de 2023

Mtra. Rosalinda Merino Calderón
SECRETARIA ACADÉMICA



C.c.p. Archivo
IGGP/RMC/lncr

(222) 2 29 55 00, ext. 7807
academica.economia@correo.buap.mx

Facultad de
Economía

Calle de la Academia s/n, entre Avenida
Universidad y Avenida San Claudio,
Ciudad Universitaria, Puebla C.P. 72592
Tel. 222 229 55 00 Ext. 5605

Número de oficio SACFE-143/2023

Dr. Israel Gerardo García Pérez
Director de la Facultad de Economía de la
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
P. M. A. C.

*Al tiempo de enviarle un cordial saludo, le informamos que después de haber revisado minuciosamente la TESINA, que presenta la **C. Carreto Arredondo Lina Elizabeth**, para obtener el grado de Licenciada en Economía; otorgamos nuestro aval a la estructura, redacción, contenido y aportaciones del documento titulado:*

***“Consolidación de la ciudad de Puebla como zona económica de intensa
acumulación con la planta Volkswagen, 2015-2022”***

Lo anterior, considerando que reúne los requisitos necesarios para someterse a impresión.

Sin otro particular, agradecemos de antemano sus atenciones, reiterando a usted nuestras distinguidas consideraciones.

Atentamente

“PENSAR BIEN, PARA VIVIR MEJOR”

Heroica Puebla de Zaragoza a 27 de abril de 2023


Dr. Santos Sergio Palacios Ramírez
REVISOR


Dr. Raúl Netzahualcoyotzi Luna
REVISOR



Número de oficio SACFE-210/2023

C. Carreto Arredondo Lina Elizabeth
Matricula 200716767
Licenciatura en Economía
P. M. A. C.

*Con un saludo fraterno, me dirijo a usted para informarle que la Directora de su Tesina ha dado su APROBACIÓN para concluir la redacción y que la Comisión Revisora SE HA PRONUNCIADO EN EL MISMO SENTIDO; avalando la estructura, contenido y aportaciones del documento; por lo tanto, SE AUTORIZA, por parte de la Facultad de Economía de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, la impresión de su **Tesina** titulada:*

**“Consolidación de la ciudad de Puebla como Zona Económica de Intensa
Acumulación con la planta Volkswagen, 2015-2022”**

Sin otro particular, le expreso mi felicitación por la concreción de este paso trascendental en su vida profesional.

Atentamente
“PENSAR BIEN, PARA VIVIR MEJOR”
Heroica Puebla de Zaragoza, a 19 de junio de 2023

Mtra. Rosalinda Merino Calderón
SECRETARIA ACADÉMICA



C.c.p. Archivo
IGGP/RMC/lncr

(222) 2 29 55 00, ext. 7807 Facultad
academica.economia@correo.buap.mx de Economía

Av. San Claudio y 22 Sur, Col. San
Manuel, Ciudad Universitaria,
Puebla, Pue. C.P. 72570
01 (222) 229 55 00 Ext. 5605, 7843 y 7806