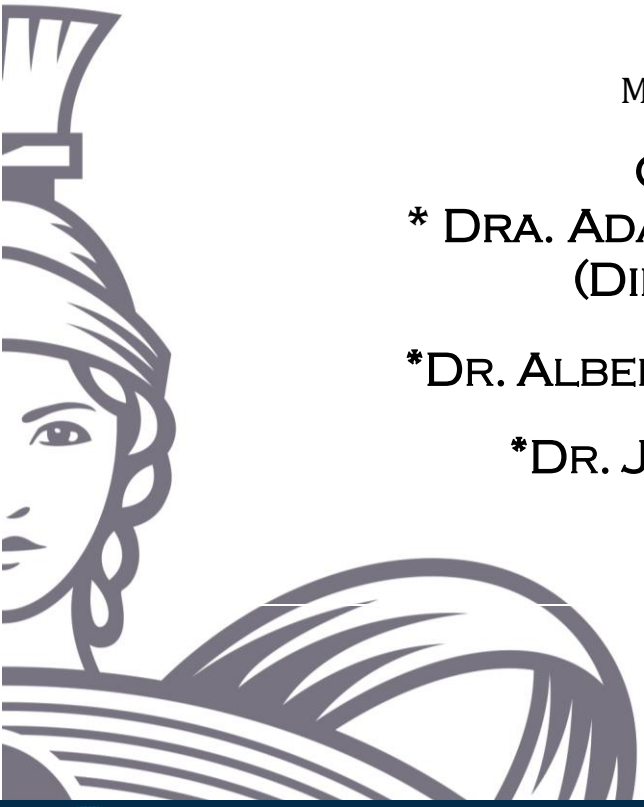


Benemérita Universidad Autónoma De Puebla

Facultad De Economía

"Relaciones Desiguales entre Empresas: Subordinación, Dependencia y sus Efectos en las Condiciones Laborales en Las Industrias Automotriz y de Autopartes en Puebla"

T e s i s

Que para obtener el grado de
Doctora en Economía Política del Desarrollo

Presenta:
Mtra. Dulce Gabriela Paz Juárez

Comité Tutorial:
* Dra. Ada Celsa Cabrera García
(Directora de Tesis)

*Dr. Alberto Castañon Herrera

*Dr. Juan Reyes Alvarez

Puebla, Pue. junio 2023

BUAP Facultad de Economía

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo de investigación se ha concluido de manera satisfactoria gracias al apoyo de diferentes personas e instituciones.

Quiero agradecer al Consejo Nacional de Humanidades Ciencia y Tecnología (CONAHCYT), ya que gracias a la beca nacional que recibí de principio a fin en el posgrado puedo hoy concluir mis estudios.

Al Centro de Estudios del Desarrollo y Social (CEDES) por abrirme las puertas y permitirme aprender y crecer cada día. En particular al Comité Académico del Doctorado en Economía Política del Desarrollo, por la condonación de cuotas de re-inscripción a partir del decreto de pandemia SARS-COV-2 y a la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla en su conjunto por las facilidades otorgadas.

A cada uno de los docentes e investigadores que participan en el programa de estudios, ya que atravesamos momentos complicados durante la pandemia, gracias a cada uno de ellos, a su disposición y a su compromiso salimos adelante.

A la doctora Ada Cabrera por su gran paciencia y su profesionalismo en la investigación, por compartir sus conocimientos y su apoyo en este proyecto. El resultado de esta tesis ha sido muy grato, pero no hubiese sido posible sin sus enseñanzas.

Al doctor Alberto Castañon quién me apoyo con sus comentarios y sobre todo al compartir sus conocimientos, le agradezco el tiempo y cada revisión.

Al doctor Juan Reyes que a través de sus palabras generaba una reflexión más profunda.

A mis amigos, que han contribuido en mi formación profesional y como ser humano, de quienes he recibido apoyo incondicional, con quienes he compartido momentos inolvidables.

A mi familia, principalmente a papá y a mamá ya que sin su apoyo definitivamente no habría llegado a este lugar y mucho menos lo hubiese atravesado como lo hice, siempre me sentí apoyada y disfrute cada parte del proceso. A mi abuelita, que me acompañó de la mano hasta hace unos años y que aun cuando no este de forma física siempre la siento cerca.

RESUMEN

Este trabajo de investigación tiene el objetivo de analizar las relaciones desiguales y de subordinación que existen entre empresas en el sistema capitalista contemporáneo, en particular en el sector automotor que incluye a la industria automotriz y la de autopartes, tomando como caso de estudio a la armadora Volkswagen (VW) y a las proveedoras que residen en Puebla y colaboran con ella. Se realiza un estudio histórico en el que se retoman perspectivas críticas como la de los ciclos sistémicos de acumulación (CSA) que propone Giovanni Arrighi para analizar los modelos productivos del siglo XX, donde el fordismo y el toyotismo propiciaron cambios importantes ante momentos de tensión y crisis para el capital. Se hace una crítica a las cadenas globales de valor (CGV) desde las perspectivas de las "cadenas globales de pobreza" y de la "logística". Se cuestionan las condiciones laborales por las que atraviesan los trabajadores que participan en ambas industrias, en particular durante la pandemia, ya que parece ser el escenario perfecto donde tanto las relaciones entre empresas, así como las condiciones laborales manifiestan límites a los que hay que dar salida. Se concluye que desde la llegada de la armadora a la ciudad genera relaciones de subordinación a partir de las cuales ha condicionado y obtenido la mayor parte de los beneficios de su lugar en la cadena de valor, dejando a las empresas proveedoras a expensas de sus decisiones y sus ritmos en la producción. Es importante mencionar que se han generado innovaciones en el ámbito organizativo empresarial que llegaron con la pandemia y que han deteriorado profundamente las condiciones laborales que enfrentan los trabajadores. Esta realidad se reconstruye desde los elementos categoriales propuestos e incorporando información cuantitativa, cualitativa y georreferencial.

ABSTRACT

This research aims to analyze the unequal and subordinate relationships that exist between companies in the contemporary capitalist system, particularly in the automotive sector which includes the automotive industry and auto parts industry, using Volkswagen (VW) as a case study and its suppliers located in Puebla who collaborate with the company. A historical study is conducted, which takes critical perspectives such as the Systemic Cycle of Accumulation (SCA) proposed by Giovanni Arrighi to analyze the production models of the 20th century, where Fordism and Toyotism brought about significant changes during moments of tension and crisis for capital. Criticisms are made of the Global Value Chains (GVCs) from the perspectives of the *global chains of poverty* and *logistics*. The working conditions experienced by workers in both industries are questioned, particularly during the pandemic, as it seems to be the perfect scenario where both business relationships and working conditions manifest limits that need to be addressed. It is concluded that since the arrival of the automaker in the city, it has generated relationships of subordination, from which it has conditioned and obtained the majority of the benefits of its place in the value chain, leaving supplier companies at the mercy of its decisions and production rhythms. It is important to mention that innovations in the business organizational sphere were generated with the pandemic, which have deeply deteriorated the working conditions faced by workers. This reality is reconstructed from the proposed categorical elements and incorporating quantitative, qualitative, and georeferential information.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS I

RESUMEN II

ABSTRACT III

ÍNDICE DE TABLAS Y CUADROS VI

ÍNDICE DE FIGURAS VII

INTRODUCCIÓN 1

GUÍA DE INVESTIGACIÓN 10

Planteamiento del problema 10

Preguntas de investigación 12

Objetivo General 13

Objetivos Específicos 13

Justificación 13

CAPÍTULO 1. LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: EL CASO DE PUEBLA 17

1.1 La industria automotriz y de autopartes en México: Un motor para la economía 18

1.2 Llegada de la gran ensambladora a Puebla 29

1.3 La armadora durante los últimos años 35

1.4 Las relaciones entre empresas en Puebla, una exploración de la industria automotriz y de autopartes ante el contexto de pandemia 38

1.5 Hacia la construcción de una perspectiva de análisis: Procedimientos de obtención de datos e información 44

Conclusiones Capítulo 1 49

CAPÍTULO 2. RELACIONES DESIGUALES ENTRE EMPRESAS CAPITALISTAS 52

2.1 Las relaciones desiguales entre empresas en el modo de producción capitalista: configuración de la relación capital-trabajo. 54

2.2 La producción capitalista como condicionante de la relación entre las empresas 60

2.3 Las Cadenas Globales de Valor (CGV) como la tendencia contemporánea predominante de fragmentación de la producción capitalista 64

2.4 Crítica a las Cadenas Globales de Valor como espacio concreto para observar las relaciones desiguales entre empresas y la precarización laboral 72

2.4.1 Cadenas Globales de Valor o Cadenas Globales de Pobreza 72

2.4.2 CGV a través de la mirada de la logística como condicionante de las transformaciones de la realidad contemporánea 79

Conclusiones del Capítulo 2 84

CAPÍTULO 3. TRANSFORMACIONES EN LA RELACIÓN CAPITAL-TRABAJO: ORGANIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN 89

3.1. Industria proveedora de autopartes y de servicios 91

3.2 Crisis sistémicas: condicionantes del cambio en la dinámica productiva 94

3.3. La producción en el siglo XX y sus transformaciones: Fordismo y toyotismo 103

3.3.1 El fordismo en la industria del siglo XX 103

3.3.2 El origen del toyotismo y sus principales implicaciones en el entorno económico y social 112

3.3.3 Transición del fordismo rígido al toyotismo flexible 119

3.3.4 Toyotismo y producción modular 124

Conclusiones capítulo 3 127

CAPÍTULO 4. RELACIONES DESIGUALES ENTRE EMPRESAS Y CONDICIONES LABORALES: EL CASO DE LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES Y LA INDUSTRIA AUTROMOTRIZ EN PUEBLA. 134

4. 1 La inserción de Puebla a las CGV de las industrias automotriz y de autopartes: relaciones desiguales al interior del fordismo y del toyotismo. 136

4. 2 Industria de autopartes y automotriz: logística como creadora de nuevos espacios, cuerpos y subjetividades en Puebla 149

4. 3 La llegada de la COVID-19 y los efectos post-pandemia en la industria automotriz y de autopartes en Puebla 157

4. 4 La flexibilización laboral en el sector automotor de Puebla 161

4. 5 Empresa capitalista post-pandemia: Industria automotriz y de autopartes en Puebla 170

Conclusiones Capítulo 4 176

CONCLUSIONES TESIS 180

ABREVIATURAS Y SIGLAS USADAS 185

BIBLIOGRAFÍA 186

ANEXO 1. 192

ÍNDICE DE TABLAS Y CUADROS

Tabla 1.1. Fabricación de automóviles y camiones a nivel nacional de los años 2003, 2008, 2013 y 2008 22

Tabla 1.2. Fabricación de partes para vehículos automotores a nivel nacional de los años 2003, 2008, 2013 y 2008 24

Tabla 1.3. Producción nacional de fabricación de automóviles y camiones de los años 2003, 2008, 2013, 2018 a millones de pesos (Base 2013=100) 26

Tabla 1.4. Producción nacional de fabricación de partes para vehículos automotores de los años 2003, 2008, 2013, 2018 a millones de pesos (Base 2013=100) 27

Tabla 3.1. Ciclos sistémicos de acumulación 102

Tabla 3.2. Modelos de producción dominantes del siglo XX 131

Tabla 4.1. Fabricación de automóviles y camiones en Puebla de los años 2003, 2008, 2013 y 2008 142

Tabla 4.2. Fabricación de partes para vehículos automotores en Puebla de los años 2003, 2008, 2013 y 2008 142

Tabla 4.3. Producción nacional de fabricación de automóviles y camiones de Puebla de los años 2003, 2008,2013, 2018 a millones de pesos (Base 2013=100) 144

Tabla 4.4. Producción nacional de fabricación de partes para vehículos automotores en Puebla de los años 2003, 2008,2013, 2018 a millones de pesos (Base 2013=100) 146

Tabla 4.5. Personal y horas trabajadas de los trabajadores que participan en la fabricación de automóviles y camiones en Puebla de los años 2003, 2008, 2013 y 2008 163

Tabla 4.6 Personal y horas trabajadas de los trabajadores que participan en la fabricación de partes para vehículos automotores en Puebla de los años 2003, 2008, 2013 y 2008 165

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1. Mapa de las ensambladoras automotrices ubicadas en el territorio mexicano.....19

Figura 1.2. Mapa de las empresas proveedoras de autopartes.....21

Figura 1.3. Fotografía de la Autopista México-Puebla, vista aérea 31

Figura 1.4. Fotografía de la Planta Ensambladora en Puebla.....32

Figura 1.5 Fotos de la ensambladora en su llegada a la ciudad de Puebla 32

Figura 4.1. Mapa de empresas de autopartes y automotrices en Puebla-Tlaxcala 151

Figura 4.2. Mapa de clúster automotriz Puebla-Tlaxcala y las principales vías de comunicación 152

Figura 4.3. Mapa de unidades habitacionales cerca de la ensambladora 154

Figura 4.4. Diagrama de las principales características de las empresas. 173

INTRODUCCIÓN

El interés de esta investigación es analizar las relaciones entre empresas y poner en evidencia la desigualdad y subordinación que existe entre ellas dentro del sistema capitalista, particularmente en el contexto de las CGV de las que la industria automotriz y de autopartes ubicadas en Puebla forman parte. Se entiende que, si bien en la empresa capitalista en general se enfoca en la acumulación incesante de capital, a nivel individual no todas atraviesan por las mismas condiciones y algunas, a pesar de ser parte fundamental del proceso productivo como las de autopartes, quedan subordinadas a las grandes ensambladoras, a su dinámica de producción y a sus decisiones. Aunado a ello, no se puede dejar de lado lo que sucede con los trabajadores que laboran dentro de las empresas en condiciones de subordinación, ya que son parte fundamental del funcionamiento de estas y por los efectos que para ellos tiene la dependencia de su empresa con las grandes ensambladoras. Es por lo que, el objetivo principal de esta investigación reside en evidenciar las relaciones desiguales y de subordinación que existen entre las distintas empresas que se encuentran al interior de la CGV, a la luz de las transformaciones que han experimentado a partir de momentos de tensión y crisis desde los que emergen cambios en las estrategias productivas y logísticas. Esto último ha hecho visible que son más bien unas cuantas empresas las que se llevan la mayor parte de los beneficios y que otras han sido utilizadas para contrarrestar los problemas que el sistema capitalista arroja. Al mismo tiempo, la investigación se centra en cuestionar y analizar las condiciones laborales por las que atraviesan los trabajadores antes y durante la pandemia, tomando en cuenta las relaciones desiguales que existen entre los dos tipos de empresas, proveedoras y ensambladoras, al interior de las industrias analizadas.

Se realiza un recorrido histórico que incorpora un andamiaje teórico que, a través de categorías propias de la crítica de la economía política, busca otorgar una propuesta de interpretación de las relaciones desiguales entre empresas capitalistas, poniendo en el centro de la reflexión las condiciones laborales que enfrentan los trabajadores al interior de las cadenas globales de valor del sector automotriz ubicado en el estado de Puebla, México. Si bien las empresas proveedoras de autopartes han tenido un rol importante por su “capacidad de sentar las bases para obtener desarrollos tecnológicos autónomos y en su indudable capacidad para generar empleos” (Juárez et al., 2005, p.76), con el paso de los años algunos de los fabricantes

de autopartes se fueron consolidando como grandes empresas, otros tantos desaparecieron y algunos permanecieron de tamaño medio, por lo que se vuelve relevante analizar su supervivencia en las cadenas globales de valor a pesar de las dificultades con las que se han encontrado durante todo este tiempo como son: establecer contratos con las grandes ensambladoras; la incorporación de tecnología e innovación; la poca capacitación de su fuerza de trabajo; la competencia que encuentran en el mercado que cada vez es más amenazante; y, por último, la llegada de la pandemia que ha acentuado las condiciones de subordinación bajo las que operan.

Al inicio de este trabajo, se hace un acercamiento general a la composición de la industria de autopartes y automotriz en México con el propósito de obtener un panorama sobre las condiciones históricas en que ambas industrias se han desarrollado en el país, así como la relevancia que tienen hoy en día; asimismo, se realiza un primer acercamiento al caso de estudio, las empresas de proveeduría y la armadora que residen en el estado de Puebla, con la idea de establecer el punto de partida para la delimitación de la investigación.

De manera posterior, se realiza un recorrido a través de algunas de las propuestas de Karl Marx, David Harvey y Anwar Shaikh, quienes al teorizar y argumentar sobre la dinámica de las relaciones intercapitalistas y de la relación capital-trabajo que sustenta el proceso de valorización de capital, otorgan pistas para analizar las relaciones desiguales que existen entre empresas a partir de su ubicación a lo largo de la cadena de generación de valor. A partir de ello, se considera pertinente incluir y analizar en detalle a las CGV, precisamente porque son el escenario ideal para identificar la dependencia y subordinación que existe entre empresas como expresión de las relaciones desiguales entre ellas.

Si bien las CGV son una práctica ampliamente normalizada en el discurso adoptado por gobiernos y organismos internacionales, desde los que se han promovido e impulsado este tipo de encadenamientos como potenciadores del “crecimiento o desarrollo económico”, lo que en realidad interesa para este trabajo de investigación es la reflexión crítica sobre ellos. Por tal motivo, se retoman categorías como “cadenas globales de pobreza”, enunciada por Benjamin Sewlyn (2018), y “logística” del capital, en términos de lo planteado por Cuppini y Frapporti (2021), con el objetivo de evidenciar las contradicciones que existen al interior de las denominadas CGV, donde las desigualdades no solo se observan en las relaciones entre

empresas sino que lo hacen de manera más profunda en las cada vez más precarias condiciones laborales que atraviesa su fuerza de trabajo.

También ha sido fundamental para esta investigación la reflexión en torno a los contextos de crisis, en particular a los de crisis sistémicas, como momentos de tensión y de límites para las modalidades en las que predominante se organiza la producción y la circulación de mercancías. En esos momentos de tensión las empresas se ven obligadas a generar innovaciones o a incorporar otras que se encuentren aún de manera incipiente en el mercado y que tendencialmente se irán volviendo dominantes por su capacidad de dar salida a los límites que experimenta el capital. Para ello, se retoma la perspectiva de los ciclos sistémicos de acumulación de Giovanni Arrighi (1999) que ubica a las grandes transiciones hegemónicas mediadas por contextos de crisis y de caos sistémicos. Desde esa interpretación, se distinguen las características de las agencias capitalistas o empresariales en los ciclos holandés, británico y americano, así como los efectos que ellas experimentan derivados de los contextos de crisis sistémica. Estos contextos no sólo marcan los límites que encuentra la dinámica de acumulación, sino que permiten entender las reestructuraciones en la organización de la producción y de la circulación de mercancías a partir de incorporar, reformular o ampliar modelos de empresa desde los que se busca dar salida a la crisis y que se irán constituyendo como hegemónicos a lo largo del ciclo. Estos planteamientos sirven como punto de partida para entender el auge de los modelos de empresa dominantes durante el ciclo sistémico estadounidense del "Largo siglo XX" (Arrighi, 1999), el taylorismo, el fordismo y el toyotismo, para centrar la atención en los últimos dos ya que son los que participaron en su totalidad en el desarrollo de las cadenas globales de valor como las conocemos hoy en día. Estos modelos, si bien tienen especificidades propias, poseen al mismo tiempo características combinadas entre sí, por lo que la predominancia de un modelo nunca implica la superación total del otro, lo que es muestra de un continuo proceso de ajuste y adaptación para seguir la lógica de valorización y para dar salida a los problemas que se encuentran ante contradicciones del propio sistema capitalista.

Para dar especificidad a las manifestaciones de las relaciones desiguales entre empresas y sus efectos de precarización de la vida de los trabajadores, se analiza a las industrias automotriz y de autopartes en el estado de Puebla, vinculadas históricamente a la llegada de la planta armadora de Volkswagen. Se retoman elementos cualitativos procedentes de entrevistas

semiestructuradas realizadas a trabajadores que laboran en la armadora y en las proveedoras; se incorpora también información de orden cuantitativo de los censos económicos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) de México para ubicar la composición de esas industrias en México y en Puebla; y, finalmente, se ofrece un panorama georreferencial de estas empresas a partir del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) del INEGI y de la dinámica logística que acompaña al sector automotor en Puebla. Todos estos elementos se vuelven estratégicos para realizar una reconstrucción articulada de la manera en que las relaciones de subordinación y dependencia entre las empresas de las industrias automotriz y de autopartes en Puebla tienen profundas implicaciones en las condiciones laborales que experimentan sus trabajadores. El elemento que definió el rumbo de esta investigación proviene de lo ocurrido ante el contexto de pandemia por la COVID-19, donde se observó una exacerbación de relaciones de subordinación y dependencia desde las que la empresa armadora condicionaba a las empresas proveedoras, así como los nocivos efectos en las condiciones laborales que experimentan los trabajadores de ambas industrias.

El primer capítulo, que lleva por nombre "La industria de autopartes y la industria automotriz: El caso de Puebla", hace un esfuerzo por esbozar el contexto en el que han crecido las empresas que pertenecen a ambas industrias. Brinda un panorama general de uno de los temas centrales de la investigación: las relaciones desiguales y de subordinación que se dan entre empresa a partir de describir la llegada del sector automotor a México, así como su desenvolvimiento en los años posteriores, hasta cobrar una gran importancia para la economía del país. Asimismo, se hace un acercamiento al caso de estudio en Puebla, desde la instalación de la armadora, el entorno en que se estableció y cómo es que rápidamente se insertan las proveedoras a las CGV, observando que desde su arribo la gran ensambladora determina el cómo y el cuándo trabajar con ellas. Esto da la pauta para comenzar a analizar las condiciones laborales por las que atraviesan los trabajadores de ambas industrias.

Ese primer capítulo está compuesto por cinco apartados, el primero "La industria automotriz y de autopartes en México: Un motor para la economía" hace un recorrido por la historia de ambas industrias en nuestro país, donde se coloca información relevante que muestra la importancia que tienen hoy en día. El segundo, "Llegada de la gran ensambladora a Puebla", comienza describiendo la llegada de la armadora, primero al estado de México y luego a la

ciudad de Puebla, donde a raíz de ello se dieron una serie de trasformaciones importantes en toda la región, desde la construcción de más infraestructura como vías de comunicación hasta cambios en las formas de vida de los habitantes de la zona. El tercero lleva por nombre "La armadora durante los últimos años", el cual hace un referente importante del contexto actual y durante los últimos años, denotando que la pandemia llegó a marcar un parteaguas en el sector automotor, con particulares efectos para las proveedoras que han atravesado problemáticas importantes en este periodo. El cuarto, titulado "Las relaciones entre empresas en Puebla, una exploración de la industria automotriz y de autopartes ante el contexto de pandemia", se construye a partir de dos entrevistas exploratorias a trabajadores del sector automotor en torno a relaciones entre empresas y la relación capital-trabajo que fueron fundamentales para delinear la investigación. Por último, en el quinto aparatado denominado "Hacia la construcción de una perspectiva de análisis: Procedimientos de obtención de datos e información" se hace una descripción de las estrategias y herramientas de análisis que se usan para reunir datos e información relevante para la investigación de orden cualitativo y cuantitativo.

El segundo capítulo, titulado "Relaciones desiguales entre empresas capitalistas", busca enunciar a nivel teórico-categorial e histórico la problemática que gira alrededor de las relaciones desiguales entre empresas capitalistas. Además, se muestran las expresiones concretas contemporáneas de dichas relaciones, en este caso ubicadas al interior de lo que hoy se conoce como cadenas globales de valor. El primer apartado, "Las relaciones desiguales entre empresas en el modo de producción capitalista: configuración de la relación capital-trabajo", evidencia las relaciones de dependencia y subordinación que históricamente han existido entre industrias en el modo de producción capitalista, asimismo, se muestran los cambios y las reconfiguraciones que se han dado en la organización de la relación capital-trabajo dadas estas condiciones jerárquicas inter-industriales. En el segundo apartado, "La producción capitalista como condicionante de la relación entre empresas" se hace una revisión desde la propuesta teórica de autores como Karl Marx (1976), Anwar Shaikh (1990), David Harvey (2010), entre otros, para analizar a lo largo de toda la investigación la manera en que una de las consecuencias que la lógica de la acumulación de capital se expresa en las relaciones desiguales entre industrias y entre empresas. El tercer apartado, "Las cadenas globales de Valor como la tendencia contemporánea predominante de fragmentación de la producción" se enfoca en presentar el funcionamiento de las CGV y la importancia que se les ha dado bajo el discurso de que impulsan

el desarrollo y el crecimiento económico. Por último, el cuarto apartado "Crítica a las Cadenas Globales de Valor como espacio concreto para observar las relaciones desiguales entre empresas y la precarización laboral" cierra el capítulo poniendo en el centro de la reflexión a la crítica de las CGV, proponiendo que más allá de ser una senda hacia el crecimiento lo que en realidad hacen es aumentar las brechas de desigualdad para los trabajadores en un contexto de relaciones de dependencia y subordinación entre empresas. Se incorporan términos como el de "cadenas globales de pobreza", retomado de Benjamin Sewlyn quien afirma que estas cadenas lo único que hacen es incrementar la pobreza con los salarios y las condiciones laborales que generan y, el de "logística", desde la interpretación de autores como Cuppini y Frapporti, quienes aseguran que este término contribuye al análisis geográfico, en los modelos productivos y en las formas de vida que son transgredidas por procesos de configuración y reconfiguración de las CGV.

El tercer capítulo, "Transformaciones en la relación capital-trabajo: organización de la producción", tiene como objetivo mostrar un panorama de las transformaciones que se han dado en la relación capital-trabajo a escala global, poniendo en el centro del análisis a la empresa en distintos momentos de la historia. Es importante mencionar que se enfatiza sobre la manera en que ciertas agencias capitalistas lideran la dinámica de acumulación a lo largo de las fases de expansión material de lo que Giovanni Arrighi (1999) ha denominado "ciclos sistémicos de acumulación" (CSA) y sobre las tensiones expresadas en las crisis sistémicas entendidas como momentos que permiten observar las estrategias de "solución" a los límites que el capital experimenta. Estas coyunturas se vuelven relevantes para pensar en que las tácticas asumidas por el capital para superarlas implican tendencias de cambio en la organización de la producción y la logística de la circulación de mercancías. Además, se analizan a detalle el fordismo y el toyotismo como formas de organización con auge durante el siglo XX y en particular en el sector automotor cuyos cambios inciden de manera directa en la relación entre empresas y en las condiciones laborales a nivel general. El primer apartado, "Industria proveedora de autopartes y de servicios", aborda en particular a la industria de autopartes, su evolución y sus principales características. El segundo, "Crisis sistémicas: condicionantes del cambio en la dinámica productiva" centra la atención en las transformaciones que dieron salida a las crisis dentro de los CSA, las cuales permitieron que la dinámica de acumulación continuara. El último apartado "La producción en el siglo XX y sus transformaciones: fordismo y toyotismo" cierra el capítulo abordando de manera puntual ambos modelos productivos, enunciando sus principales

características y las transformaciones que asumieron y promovieron durante todo el siglo XX con el objetivo de reducir costos y organizar la producción como formas de adaptación del capital.

Por último, la investigación da cierre con el cuarto capítulo que lleva por nombre "Relaciones desiguales entre empresas y condiciones laborales: El caso de la industria de autopartes y la industria automotriz en Puebla", donde el principal objetivo es visibilizar las relaciones desiguales que hay entre la armadora y las proveedoras, en particular en el periodo previo y durante la pandemia por la COVID-19. Al mismo tiempo, se busca reflexionar sobre las condiciones laborales de los trabajadores que participan en ambas industrias ya que, si bien la pandemia afectó a todas las empresas, no todas atravesaron por ella de la misma manera. A esto se suma el que la vida de los trabajadores se vio afectada dentro y fuera de sus lugares de trabajo. El primer apartado de este capítulo se titula "La inserción de Puebla a las CGV de las industrias automotriz y de autopartes: relaciones desiguales al interior del fordismo y del toyotismo", en él se analizan de manera articulada a las CGV, el fordismo, el toyotismo y el caso de estudio, exponiendo la dinámica en que se desenvuelve el sector automotor en Puebla. El segundo apartado lleva por nombre "Industria de autopartes y automotriz: logística como creadora de nuevos espacios, cuerpos y subjetividades en Puebla" y expone el rol que juega la logística en la reconfiguración del espacio, no sólo a escala productiva y de circulación de mercancías sino en un sentido que, además, impacta la dinámica de vida social de los habitantes de la ciudad. El tercero, "La llegada de la COVID-19 y los efectos post-pandemia en la industria automotriz y de autopartes en Puebla" hace énfasis en lo que ocurrió durante y después de la pandemia en las relaciones entre la armadora y las proveedoras, mostrando que la armadora tuvo mayor peso en las decisiones al interior del encadenamiento y la manera en que ha intentado contrarrestar los efectos nocivos de la misma a costa de otras empresas. El cuarto apartado, "La flexibilización laboral en el sector automotor de Puebla", se centra en las condiciones por las que han atravesado los trabajadores que participan en ambas industrias, en particular en la flexibilización laboral y en cómo la pandemia ha traído consigo mayor precarización. El quinto y último aparatado "Empresa capitalista post-pandemia: Industria automotriz y de autopartes en Puebla" finaliza con una reflexión sobre las transformaciones de las empresas capitalistas que lideran la dinámica de acumulación, asimismo, presenta las características más sobresalientes que han formado a empresas "exitosas" para el sistema con un impacto tan amplio que

rápidamente son reproducidas por otras empresas y en distintas regiones. La armadora poblana permite observar los cambios que se han dado tras la llegada de la pandemia y permite enlistar los elementos que hoy en día parecen estar dando forma a una empresa capitalista tansformada a partir del entorno post-pandemia.

Entre las principales conclusiones de este trabajo se destaca el hecho de que las empresas que encabezan las CGV, como lo son las armadoras, se han establecido en países ajenos a su país de origen no solo con miras a promover su crecimiento o con la idea de impulsar a otras regiones, sino que lo han hecho porque han obtenido un gran número de beneficios como el de tener a su alcance una numerosa cantidad de trabajadores dispuestas a trabajar en condiciones salariales precarias. En suma, se observa cómo más bien la región entera se adapta a ellas, modificando espacios, modelos productivos e inclusive el perfil de los trabajadores. Bajo ese esquema, las empresas proveedoras quedan bajo una relación de dependencia, funcionan de acuerdo con las necesidades de las ensambladoras y toman decisiones sobre aumentar, disminuir o parar su producción si la armadora se los solicita.

Las consecuencias de esta tendencia organizativa a lo largo de la CGV han sido devastadoras para los trabajadores. Si bien se observan momentos importantes en la historia de estas industrias en Puebla en los que han ganado fuerza a través de su organización y de estrategias de lucha como las huelgas, con el paso de los años han ido perdiendo cada vez más derechos, prestaciones, así como oportunidades, inclusive de mantener dinámicas organizativas formales como la creación de sindicatos desde las cuales plantear sus inconformidades. En los testimonios que se recogieron a través de las entrevistas se observa una suerte de aceptación y casi naturalización de las condiciones laborales que hoy enfrentan los trabajadores, derivadas de la propia incertidumbre que genera la posibilidad permanente de quedar desempleado. Además, la pandemia por la COVID-19 ha traído consigo un sinfín de cambios, donde los trabajadores de ambos sectores se han visto afectados y con lo que las dimensiones de la precarización han aumentado, un ejemplo claro de ello es que la reducción del tiempo en las jornadas laborales que se dan de manera recurrente en ambas industrias trae directamente consigo la reducción de los salarios. No se asume que no existan estrategias y formas organizativas diversas entre los trabajadores, más allá de las formales, que les permitan sortear y sobreponerse en el ámbito de lo cotidiano a esas condiciones, sin embargo, las propias

características que asume el presente trabajo no alcanzan a evidenciarlas y se configuran como una veta de investigación a futuro.

Por último, con relación a las empresas que participan en proveeduría, el sector automotor ha sido el escenario perfecto para observar que este sistema de suministros ya no solo es de piezas de autopartes y servicios como en un principio lo era, desde la época del toyotismo se observa que la proveeduría también es de mano de obra o de trabajadores, esto tiene sentido cuando desde tiempo atrás es tratada como una herramienta más al servicio de la producción. En la mayoría de los casos, entre las empresas proveedoras se han diseminado las condiciones laborales y los lineamientos técnicos de las grandes ensambladoras, es decir: si la producción de la gran ensambladora aumenta, la de las proveedoras también; si baja o inclusive se detiene, de igual forma estas últimas deben parar; si se trabaja con ciertos estándares de calidad, estos también deben de cumplir, así como el tiempo de entregas y en ocasiones hasta las condiciones de trabajo se replican. La desintegración de la empresa ha llegado tan lejos que la armadora ya no solo no se hace cargo de parte del proceso productivo contratando proveedoras de autopartes, y desde finales del siglo XX ha buscado deslindarse de cualquier responsabilidad hacia los trabajadores.

GUÍA DE INVESTIGACIÓN

Planteamiento del problema

El elemento central de este proyecto de investigación versa en descifrar cómo las empresas han establecido relaciones con las grandes al interior de las industrias a lo largo de la historia, analizando los condicionamientos a las que han estado sujetas de manera inherente. De manera particular, el análisis propuesto se centra en la industria automotriz ubicada en Puebla y por lo tanto en el siglo XX y XXI que son aquellos donde se ha desarrollado. No obstante, se dará una mirada general que permitirá adentrarse al caso de estudio.

Se propone ese periodo de análisis con la finalidad profundizar en la nueva modalidad de acumulación capitalista y sus especificidades para el caso de México, tomando en cuenta que la fase neoliberal del capital tiene como característica fundamental la flexibilización laboral y que es justamente en este periodo donde el sistema de producción capitalista ha tomado una fuerza inimaginable que permea en todas las esferas, no solo de la producción sino de la sociedad misma. En torno a ello es importante señalar que "La fase capitalista de la globalización se caracteriza por el aumento de la explotación de los asalariados en todo espacio capitalista (…)" (Carcanholo & Nakatani, 2001, p.13). Es también en este periodo que las políticas han favorecido a la inversión extranjera directa (IED), abriéndoles las puertas con un sin fin de beneficios a las grandes transnacionales, incluyendo por supuesto al sector automotriz, ofreciendo a las ensambladoras condonación de impuestos por un periodo amplio de tiempo, concesión de tierras para la instalación de fábricas y explícitamente fuerza de trabajo a bajo costo, poniendo a las proveedoras a su merced.

Del planteamiento central que se mencionó, se derivan tres elementos fundamentales. El primero consiste en analizar cuáles son las relaciones de dependencia que han surgido, debido a que son estas últimas las que en realidad determinan la producción y las formas en que ésta es llevada a cabo; por ejemplo, cuando los contratos de trabajo se ven modificados en las grandes ensambladoras se eliminan derechos para los trabajadores e inmediatamente, se expande esta condición a las empresas que producen para el mismo sector. El segundo consta en estudiar cómo es que las relaciones en las que en distintos momentos se manifiesta la relación capital-trabajo y sus mediaciones tales como las crisis, la implementación y promoción de políticas y

leyes favorables a la acumulación en industrias específicas generan condicionamientos en el trabajo de las fábricas de este sector; como se verá más adelante, el modelo toyotista de producción descubrió que si bien no se podían detener las crisis, sí se podía disminuir la producción, contrarrestando los gastos de la fábrica, disminuyendo horas de trabajo pero también bajando los salarios, no solo en las grandes ensambladoras sino también en las proveedoras provocando un efecto dominó. Finalmente, el tercero pretende estudiar las condiciones de trabajo que se están dando en la actualidad en las fábricas que pertenecen al sector automotor; para observar estos últimos efectos se buscará conocer la historia de vida de algunos de los trabajadores que han atravesado por diversas circunstancias.

Al mismo tiempo, las relaciones enumeradas en los tres puntos anteriores se encuentran cruzados por elementos como la transferencia de valor, la competencia que surge entre esas empresas proveedoras y las condiciones que reproducen, sean favorables o desfavorables. Tales aspectos serán transversales en esta investigación.

El desarrollo de este proyecto se coloca desde la crítica de la economía política, ya que es aquella que permite desmenuzar cada hilo que se genera en estas relaciones económicas, haciendo un recuento histórico-teórico de las transformaciones en este sector. Desde esa perspectiva, se piensa a las transformaciones que ha experimentado la relación entre las empresas al interior de la industria automotriz en Puebla a través del tiempo como aquello concreto, es decir, como parte de una realidad caótica sobre la que aún no se posee una interpretación pero que busca ser explicada a partir del método que propone la crítica de la economía política: siguiendo un proceso de abstracción hasta llegar a lo concreto pensado que se confronte con esa parte de la realidad que se propone analizar (Dussel, 1985).

En esta propuesta si bien se utilizan términos como empresa capitalista, se hace un intento por re-pensar su funcionamiento y sus condicionamientos, ir más allá de lo que hasta ahora se ha presentado en el ámbito académico e inclusive institucional, ya que ha sido complejo definirlas a través del tiempo, recordando que “El método marxista trata los fenómenos sociales como procesos en transformación, movidos por una dinámica resultante de sus propias contradicciones internas, e incapaces de ser captados mediante definiciones, las cuales sólo pueden dar cuenta de lo estático. Más que eso, la realidad no es más que el movimiento mismo,

susceptible de descripción y de comprensión, pero jamás de definición" (Carcanholo & Nakatani, 2001, p.11).

Desde la visión más convencional, en la actualidad están aquellas empresas que se fundaron constitutivamente como una organización, con una estructura que incluye jerarquías, con un capitalista que se encuentran generando trabajo remunerado para cierto número de obreros. Otro caso, son aquellas que iniciaron como un negocio familiar, las que luchan básicamente por su supervivencia, debido a falta de conocimientos, falta de capital, recibiendo un mayor impacto negativo por factores macroeconómicos. Respecto a la clasificación de las empresas, los indicadores han sido variables a lo largo del tiempo, generalmente se han segmentado por su número de trabajadores, el total de ventas anuales, los ingresos y los activos fijos de las empresas, o inclusive el giro en donde se desempeñan.

Sin embargo y tras lo que se ha señalado previamente, este análisis intentara estudiarlas y reconceptualizarlas, intentando describirlas y comprenderlas como aquellas empresas que giran en torno a las armadoras, siendo proveedoras, ya sea de materia prima, de mercancías que se utilicen en el ensamblaje o algún servicio y sobre todo muestren relaciones de dependencia. Asumimos que en ellas "Encontramos un mundo de jerarquías, desigualdad, de órdenes y obediencia, de jefes y subordinados, en el cual la clase trabajadora está destinada a laborar para producir cierta cantidad de productos para sus empleadores" (Shaikh, 1990, p.32). Por tal motivo, se considera fundamental estudiar las verdaderas relaciones que se dan dentro.

Preguntas de investigación

- ¿Cómo es que las empresas proveedoras establecen relaciones con la armadora en el sector automotriz en la nueva modalidad de acumulación capitalista en Puebla?
- ¿Cuáles son las relaciones de dependencia y subordinación que se generan entre las empresas de la industria automotriz y de autopartes en Puebla?
- ¿Cómo es que las relaciones del capital a lo largo de la historia han determinado el trabajo que se ejerce en las fábricas del sector automotriz?
- ¿Qué condiciones de trabajo se están dando en la armadora y en las empresas de autopartes en Puebla?

Objetivo General

- Realizar una investigación sobre la relación de las empresas que giran en torno a la gran armadora en el sector automotriz en Puebla en la nueva modalidad de acumulación capitalista.

Objetivos Específicos

- Analizar las condiciones de dependencia y subordinación que se han generado entre las empresas que participan en el sector automotor, profundizando en el caso de la industria automotriz en Puebla.
- Examinar las relaciones del capital que han surgido a través de la historia, como pueden ser discursos, modelos productivos, o crisis y han determinado de una u otra forma el trabajo de las fábricas en el sector automotriz.
- Estudiar las condiciones que se generan sobre la fuerza de trabajo en la armadora y en las fábricas productoras de autopartes en Puebla.

Justificación

Si bien el ámbito empresarial se ha convertido en un tema de investigación que actualmente está en auge en universidades, organismos gubernamentales e instituciones, un gran número de estos análisis se hacen desde el nivel micro, estudiando únicamente el interior de la empresa desde una visión meramente neoliberal, generando estrategias de crecimiento para la empresa, de reducción de costos, de búsqueda hacia una mayor eficiencia, e inclusive la optimización en la producción, entre otros elementos.

El objetivo de estos proyectos generalmente es fortalecer a las empresas, escondiendo las diversas problemáticas que se han encontrado en el sistema capitalista como la explotación de la fuerza de trabajo, la implementación desmedida de tecnología, los bajos salarios, la producción en masa, las relaciones de dependencia, transferencias de valor, el condicionamiento que ha ejercido el capital sobre la producción y, por supuesto, las relaciones que existen entre pequeñas y grandes empresas.

En contraste, esta investigación surge debido a que las empresas proveedoras en la industria automotriz cada día son más y su participación no solo en la economía sino en la sociedad tiene un mayor peso. Sin duda el sector automotriz en Puebla ha sido determinante

desde la segunda mitad del siglo XX, siendo una de las industrias más importantes del Estado, inclusive se han establecido parques industriales donde se encuentran relaciones de capital entrelazadas. En este caso la propuesta de investigación parte del supuesto de que son las empresas proveedoras aquellas que producen mercancías, en este caso autopartes para las empresas armadoras, jugando el papel de proveedoras, generado diversos tipos de relaciones, mayoritariamente desfavorables.

Finalmente, es importante mencionar que muy pocos análisis contemporáneos de la industria automotriz han puesto en manifiesto la relación capital-trabajo, por lo que se buscará indagar en su estudio.

Antecedentes

Existen realmente un gran número de investigaciones que han estudiado a la industria Automotriz, y no solo eso, han profundizado en México e inclusive hay particulares del caso de Puebla. Si bien dicha industria comienza su historia a principios del siglo XX ha ido tomando fuerza con el paso del tiempo, diseminándose por todo el territorio, teniendo un gran peso en la economía del país. Estos análisis han sido realizados desde universidades, organismos de gobierno y empresas, la mayoría son extensos y tienen un gran aporte académico y sobre todo se enfocan en brindar opciones o recomendaciones para la mejora del sector industrial, no obstante, pocos se han realizado desde la perspectiva crítica de la economía política, no por ello se demerita su gran valor y su contribución al estudio de este sector tan importante.

A finales del siglo XX, surgieron diversas investigaciones, entre ellas la "Restructuración en la industria automotriz en México" de Jorge Carrillo, donde se estudia la restructuración que se ha dado en el sector, comienza el análisis con la crisis económica de 1994, analizando las políticas de ajustes que se dieron para contraponerse a ella.

En esta misma década, la doctora Susana Rappo público un artículo llamado "Volkswagen de México, base del sector industrial Poblano", donde presenta la búsqueda del camino del crecimiento, analizando las políticas de ajustes que han repercutido en la producción y el empleo de la región poblana.

Uno de los estudios más interesantes por el tema de este proyecto, se dio en 2006, titulado "Cúmulos industriales y modularización productiva: los vínculos de colaboración entre

Volkswagen Puebla y sus proveedores", escrito por Alejandro García y Arturo Lara, donde se plasma una descripción del proceso de modularización en el clúster del parque industrial donde se encuentra la Volkswagen, presenta los rasgos más determinantes de las empresas que lo conforman y la manera en que funcionan.

Hace pocos años, en marzo del 2014 se realizó un estudio llamado "Explosión de la industria en México: De sus encadenamientos actuales a su potencial transformador", su autor es Alex Covarrubias y versa en estudiar el crecimiento de la industria automotriz en México presentando sus beneficios (inversión y empleo) pero también sus costos (ecológicos, sociales y laborales), los cuales estos segundos parecen ser una condición importante que pocos resaltan.

Dentro de los análisis contemporáneos existe un libro publicado en 2018 que aborda el tema y es titulado "Configuraciones productivas y laborales en la tercera generación de la industria automotriz terminal en México", el cual tiene como coordinadores a Enrique de la Garza Toledo y Marcela Hernández Romo, en donde se realiza un acercamiento a las estrategias de las grandes empresas en el sector automotriz sin dejar de lado las relaciones laborales, poniendo sobre la mesa el perfil del trabajador e inclusive estudia la parte que deviene del sindicato, el libro intenta ser parte de los estudios laborales actuales no solo en México también en América Latina, sin embargo, deja fuera al sector de autopartes. Una de sus grandes contribuciones es el recuento histórico que presenta, diferenciándolo por generaciones. Este trabajo realizo su investigación por medio del concepto de configuración sociotécnica, ya que aborda la tecnología, el trabajo, las relaciones y la cultura.

En el 2019 se divulgó un artículo en la página Scielo en la sección de economía, sociedad y territorio sobre la "Medición de la eficiencia técnica de la industria automotriz mediante el análisis envolvente de datos", sus autores son Gabriel Santos, Pablo Wong y Adriana Martínez. Esta investigación se centra en cuantificar los niveles de eficiencia técnica con una regresión de datos con la finalidad de poder generar políticas que favorezcan la industria.

Las publicaciones que se han presentado resultan sumamente interesantes y han contribuido en gran parte a confirmar la pertinencia de abordaje del tema seleccionado para este proyecto. Además, se puede observar que existe ausencia de investigación en el tema de proveeduría, parte esencial de esta investigación por la importancia de dicha industria.

CAPÍTULO 1. LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: EL CASO DE PUEBLA

Este primer capítulo del trabajo de investigación intenta esbozar el contexto en que se han desenvuelto las empresas que participan en la industria de autopartes y en la industria automotriz, con el objetivo de otorgar el panorama general desde el que se analiza uno de los temas centrales de esta investigación: las relaciones desiguales que se dan entre empresas. Se relata un breve pasaje histórico sobre cómo y cuándo estas industrias llegaron a México, así como lo que esto implicó, además de mencionar la importancia que han tomado durante todo este tiempo. Posteriormente, se realiza un acercamiento al caso de estudio, la ensambladora Volkswagen Puebla y las proveedoras que suministran partes automotrices. Esto último permite empezar a observar el segundo elemento que se estudia: las condiciones laborales de la fuerza de trabajo dentro de esas relaciones desiguales entre empresas.

En el primer apartado, denominado "La industria automotriz y de autopartes en México: un motor para la economía", se toca de manera general la historia y el entorno de la industria automotriz, se hace énfasis en aquella información qeue muestra la importancia que ha tenido y tiene actualmente en nuestro país, colocándolo como un referente a nivel mundial.

El segundo apartado, que lleva por título "Llegada de la gran ensambladora a Puebla", hace un recorrido histórico que comienza con los antecedentes de la llegada de esta empresa a la ciudad poblana, pasando por el momento en que se instala en el estado de México y cómo fue que debido al incremento de la demanda de vehículos debe de buscar una nueva sede que cumpla con las condiciones necesarias para facilitar los medios de distribución, no únicamente en la zona sino en todo el sureste y centro del país. Además, se señalan algunos datos relevantes sobre dicho suceso, como, por ejemplo: a partir de cuando empieza su producción, con cuántos autos y qué modelo. Por último, se hace énfasis en el hecho de que a partir de su llegada se da un cambio en la actividad productiva de la región, en las vías de comunicación, así como en la manera en que la misma fuerza de trabajo se transforma para cumplir el perfil del obrero automotriz.

En el tercero, titulado "La armadora durante los últimos años", se hace un esfuerzo por mostrar las condiciones de la planta ensambladora antes y durante la pandemia, poniendo en el

centro las relaciones que mantiene con las proveedoras y cómo es que han atravesado diversos obstáculos que marcan la producción y las condiciones laborales de aquellos quienes trabajan en ellas.

El cuarto apartado, “Las relaciones entre empresas en Puebla, una exploración de la industria automotriz y de autopartes ante el contexto de pandemia”, pone de manifiesto las relaciones entre empresas y la relación capital-trabajo, dando una primera aproximación en el caso de estudio. En él se presenta dos entrevistas exploratorias, realizadas al inicio de la investigación y que son tomadas como el punto de partida ya que no solo nos brindan un acercamiento al contexto en el que viven los trabajadores, sino que además generan una serie de interrogantes que se intentan resolver a lo largo de la investigación.

El quinto y último apartado de este capítulo lleva por nombre “Hacia la construcción de una perspectiva de análisis: Procedimientos de obtención de datos e información”. En esta parte se realiza una descripción de los principales métodos y herramientas que se usan para recopilar datos e información, orden cualitativo y cuantitativo, como lo son las entrevistas semiestructuradas, los mapas, y las tablas cruzadas. Asimismo, se hace un recorrido sobre el tratamiento de las fuentes consultadas como el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN) y los Censos Económico. Además de que se describe cómo van tomando decisiones para delimitar el uso e interpretación de datos.

1.1 La industria automotriz y de autopartes en México: Un motor para la economía

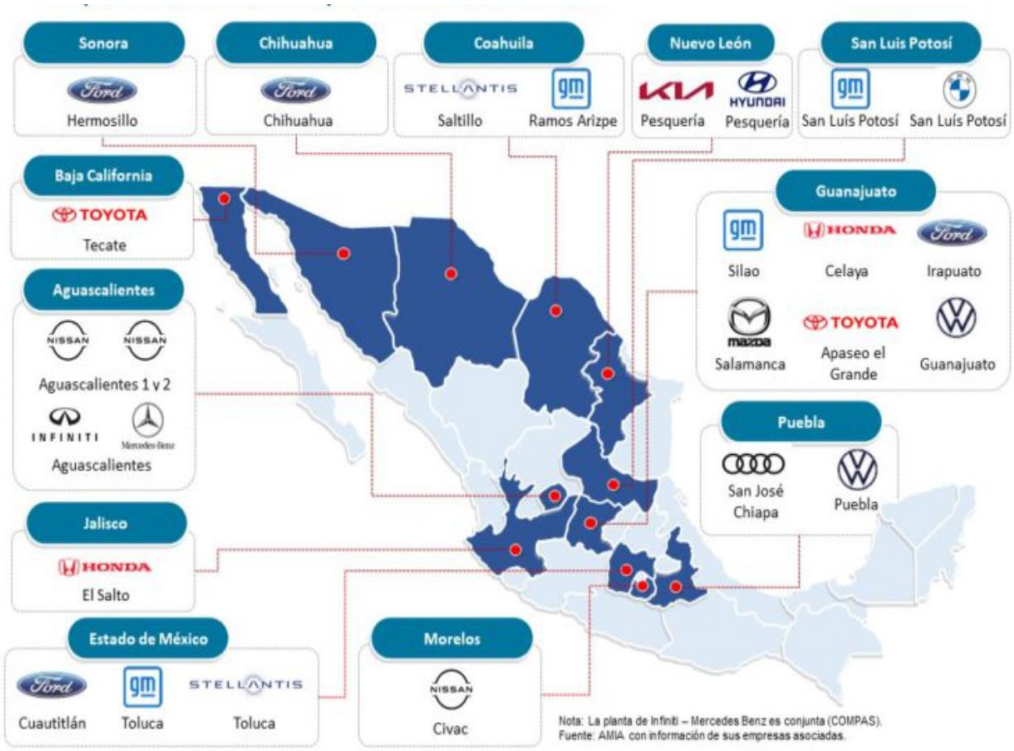
En este apartado se hace un esfuerzo por mostrar la importancia que tienen la industria automotriz y de autopartes en la economía mexicana, si bien se presentan cifras de su participación, el objetivo no sólo es analizarlas sino ver que son el ejemplo perfecto para cuestionar las relaciones que se dan entre las empresas que participan en ellas. Y no solo eso, además se plantea que, al ser industrias líderes en nuestro país, la cantidad de personas que laboran en ellas es muy relevante.

La industria automotriz y la de autopartes, como ya se mencionó, son de las más representativas en nuestro país, desde su llegada hasta hoy en día son consideradas un pilar para la economía. De acuerdo a datos del 2021 proporcionados por la Asociación Mexicana de la

Industria Automotriz (AMIA) , tan solo la industria automotriz representó el 3.5% del PIB en México, generó más de 930 mil empleos directos, atrajo una inversión extranjera directa de 5,367 MDD y a pesar de los efectos causado por la pandemia, como los paros técnicos y la caída en ventas, se produjeron más de 3 millones de vehículos, lo que ocasionó que México ocupara el lugar número 7° a nivel mundial y 1° en América Latina, siendo un referente para el mundo. Además, esta industria presenta una balanza comercial superavitaria de 85MDD. México es el 5° lugar a nivel mundial en exportar vehículos ligeros. Con respecto al total de las exportaciones en el país, el 32% son productos automotrices, por lo que su aportación al PIB manufacturero rebasa el 18%.

Con respecto a las empresas dedicadas al ensamblaje de automóviles, en el país existe un total de 37 plantas ensambladoras, donde destacan marcas como Volkswagen, Ford, Nissan y Toyota, de las cuales 20 ensamblan automóviles, 10 motores y 7 trasmisiones. México guarda consigo una larga historia automotriz, pero conforme han pasado los años son cada vez más las empresas que encuentran en el país el entorno perfecto para establecerse y crecer

Figura 1.1. Mapa de las ensambladoras automotrices ubicadas en el territorio mexicano



Fuente: AMIA con información de sus empresas asociadas (2022)

En la Figura 1.1 se observa que la industria automotriz se ha diseminado por gran parte del país, en especial en el centro y en el norte. Es importante hacer énfasis, en que alrededor de cada una de ellas se establecen un gran número de proveedoras de autopartes y de servicios necesarios para las ensambladoras de automóviles, en muchos casos se han consolidado grandes clústeres automotrices.

En el centro del país destaca el Estado de México, donde en el municipio de Cuautitlán se encuentra Ford y en el de Toluca General Motors y Stellantis, esta última especializada en el ensamblaje de Jeeps. En Morelos se encuentra Nissan, ubicada en un municipio cercano a Cuernavaca llamado Civac. En Puebla se encuentran dos grandes ensambladoras, la primera con más de 50 años de historia en el municipio de Puebla, la Volkswagen y Audi, la que recientemente en 2016 llega al municipio de San José Chiapa, localizado a 50 minutos de la ciudad de Puebla, donde los pobladores de la zona han manifestado inconformidad por su llegada, ya que a partir de ello se incrementó la inseguridad de la zona. En el norte, sólo por mencionar algunas, se localizan en Nuevo León, en el municipio Pesquería, Kia Motors y Hyundai, ambas con capital procedente de Corea del Sur. En Guanajuato, uno de los centros automotrices más importantes está en Silao donde se ubica General Motors; mientras que Mazda se encuentra en Salamanca, Honda en Celaya, Toyota en Apaseo el Grande, Ford en Irapuato y Volkswagen en Guanajuato, esta última en ocasiones trabaja proyectos en conjunto con la planta de Puebla. Por su parte, Aguascalientes concentra otro gran centro automotriz, con plantas de Nissan, Infiniti y Mercedes Benz.

Hace más de 95 años de la llegada de la primera planta ensambladora a México. En 1925 se instaló Ford Motors Company en la ciudad de México, la cual comenzó con una producción de 5 automóviles modelo T por día, con apenas 260 trabajadores. Este fue el parteaguas de la industria automotriz en nuestro país y la que también, detonó inversión extranjera a lo largo del tiempo para la apertura de nuevas ensambladoras. El día de hoy son 37 en todo el país de diferentes marcas, posicionando a México como un referente mundial en este sector.

Acerca de la Inversión Extranjera Directa en el ámbito automotor que incorpora la industria automotriz, las actividades de comercio y servicios relacionados incluye las ramas 3361, 3362, 3363, 8111 y los subsectores 436, 438 generan divisas e innovación por medio de la recepción de la IED. De acuerdo con AMIA se pasó de una participación porcentual sobre el

total en la IED del 10%, con 2, 651 millones de dólares en 2010, a una participación del 17% con 5,357 millones de dólares en 2021.

El 91% de la producción total se destina a la exportación y su producción total tiene una contribución mundial del 3.9%. En 1998 la producción total llegaba casi a 1.5 millones de unidades, de las cuales cerca de 1 millón eran para exportaciones, ya para 2021 la producción nacional rebasó los 3 millones y las exportaciones rebasaron los 2.7 millones de unidades.

Por otra parte, con respecto a la industria de autopartes es el principal proveedor de la región y el principal exportador de autopartes a Estados Unidos. En relación con la generación de empleos, esta industria genera una gran cantidad de empleos directos con un aporte al PIB de más de 392 mil millones de pesos. Entre las autopartes que más se producen en el país están: asientos, motores, arneses, cables, cajas de cambios, mecanismos de frenos y aires acondicionados. Se estima que más de 3.5 millones de personas se ven relacionadas directamente con ambas industrias.

Figura 1.2. Mapa de las empresas proveedoras de autopartes

Fuente: Elaboración propia con datos del DENUE (2018)

En el Figura 1.2. se presentan en color verde las unidades económicas de todos los tamaños que producen autopartes. Se observa una alta concentración de empresas principalmente en el centro del país, en los estados de Puebla, Tlaxcala, Ciudad de México,

Estado de México y Querétaro. Un poco más al norte también se distingue una concentración en Nuevo León y otras más pequeñas en Tamaulipas y Baja California, además se observan unidades aisladas en casi toda la República Mexicana. La mayoría de estas empresas se han ubicado cerca de las grandes ensambladoras, donde se generan clústeres automotrices, con el objetivo de reducir tiempo en las entregas y costos de distribución en las mercancías. Este mapa nos permite observa el gran volumen y la dimensión geográfica que tiene esta industria y por qué es tan importante en México.

A continuación, se presentan algunas variables de los censos 2003, 2008, 2013 y 2018 de la rama 3361 Fabricación de automóviles y camiones y de la rama 3363 Fabricación de partes para vehículos automotores, con la finalidad de mostrar el impacto que tienen ambas industrias en la actividad económica del país. En las siguientes tablas se puede observar información en valores absolutos y en tasas de crecimiento promedio anual, las tasas de crecimiento incluyen todo el período, por ejemplo, si es la tasa de crecimiento promedio anual es del 2008, el porcentaje incluye los años que van de 2003 a 2007 y así sucesivamente.

En la Tabla 1.1 se presentan datos sobre las empresas dedicadas particularmente a la fabricación de automóviles y camiones a nivel nacional.

Tabla 1.1. Fabricación de automóviles y camiones a nivel nacional de los años 2003, 2008, 2013 y 2008

Variables	Valores absolutos				Tasa de crecimiento promedio anual		
	2003	2008	2013	2018	2008	2013	2018
Unidades económicas	30	35	46	55	3%	6%	4%
Personal ocupado total	44067	50905	75023	106907	3%	8%	7%
Personal dependiente de la razón social total	41727	45177	62979	86178	2%	7%	6%
Propietarios, familiares y otros trabajadores no remunerados	44	22	1	0	-13%	-46%	-100%
Personal no dependiente de la razón social total	2340	5728	12044	20729	20%	16%	11%
Horas trabajadas por personal ocupado total (miles de horas)	92638	105141	162359.2	234835	3%	9%	8%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema Automatizado de Información Censal SAIC 2003, 2008, 2013 Y 2018

En primer lugar encontramos a las unidades económicas que participan en la fabricación de automóviles y camiones, en 2003 se registra un total de 30 unidades a nivel nacional, en 2008 se hace un conteo de 35 unidades con una tasa de crecimiento promedio anual del 3%, en 2013

alcanzan las 46 con una tasa de crecimiento anual del 6% y finalmente en 2018 llegan a un total de 55 unidades dedicadas a esta rama con una caída en la tasa de crecimiento promedio anual del 4%, es importante mencionar que se hace el conteo no solo de las armadoras, si alguna de ellas cuenta con ubicaciones distintas o manejan oficinas o bodegas en otra ubicación también se contabiliza, esto explica por qué en la primera imagen donde se ubican las grandes armadoras se registran 37 para empresas 2022 y en este caso se registran 55 en 2018.

En la segunda variable que incluye el personal ocupado pasó de contar en el 2003 con 44,067 trabajadores a 106,907 para 2018 con aumento considerable en el periodo de 15 años. Las cifras en tasas de crecimiento promedio anual muestran que existe un crecimiento anual para 2008 apenas del 3%, en 2013 del 8% y en 2018 del 7%.

Con respecto a la tercera variable que incluye los datos del personal dependiente de la razón social, comprende al personal contratado directamente por la razón social, esto quiere decir, directamente por parte de la empresa, ya sea de planta y/o eventual y no remunerado. En 2003 en se registra un total de 41,727 y ya para 2018 se observa un incremento considerable con un total de 86,178. Con una tasa de crecimiento promedio anual en 2008 del 2%, en 2013 del 7% y en 2018 del 6%.

En la cuarta variable que incluye propietarios, familiares y otros trabajadores no remunerados, llaman la atención varios datos, ya que a nivel nacional para 2003 la rama dedicada a la fabricación de automóviles registró 44, sin embargo, para 2018 no hay registro de una sola por lo que todas las tasas de crecimiento son negativas, en 2008 del -13%, en 2013 del -46% y en 2018 del -100%.

La variable que incorpora el personal no dependiente de la razón social total nos hace posible referencia a las personas subcontratadas en áreas relacionadas a la prestación de servicios y producción, ya que no pertenecen directamente a la empresa como tal. En 2003 hay un registro nacional de apenas 2,230, no obstante, para el 2018 se ve un incremento considerable llegando a 20,729, con una tasa de crecimiento anual del 11%.

La última variable de la tabla 1.1 muestra las horas trabajadas por personal ocupado a nivel nacional, en 2003 se registra 92,638 horas en total, con un considerable aumento quince

años después ya que en 2018 se registran 234,835 horas. Con un crecimiento promedio anual de 2003 a 2008 del 3%, de 2008 a 2013 del 9% y de 2013 a 2018 del 8%.

A continuación, se presenta la Tabla 1.2 con las mismas variables que se analizaron a nivel nacional para las unidades económicas dedicadas a la fabricación de automóviles, pero en este caso son las cifras de aquellas empresas dedicadas a la fabricación de partes para vehículos automotores.

Tabla 1.2. Fabricación de partes para vehículos automotores a nivel nacional de los años 2003, 2008, 2013 y 2008

Variables	Valores absolutos					Tasa de crecimiento promedio anual		
	2003	2008	2013	2018		2008	2013	2018
Unidades económicas	1267	1236	1295	1948		-0.5%	1%	9%
Personal ocupado total	439112	441179	623562	1067610		0.1%	7%	11%
Personal dependiente de la razón social total	405815	364004	471844	843927		-2%	5%	12%
Propietarios, familiares y otros trabajadores no remunerados	822	693	1078	976		-3%	9%	-2%
Personal no dependiente de la razón social total	33297	77175	151718	223683		18%	14%	8%
Horas trabajadas por personal ocupado total (miles de horas)	952582	950238	1414269	2385188		0%	8%	11%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema Automatizado de Información Censal SAIC 2003, 2008, 2013 Y 2018

En la Tabla 1.2 se observa en primer lugar a las unidades económicas dedicadas a la fabricación de partes para vehículos automotores, en contraste con las unidades que se dedican a la fabricación de automóviles y camiones, esta rama arroja un mayor número de empresas, de hecho, en el Mapa 1.2 se observa una alta concentración de ellas en varias regiones del país, con un registro en 2003 de 1,267 unidades, en 2008 con 1,236, en 2013 se hace un conteo de 1,295 y para 2018 hay un total de 1,948 con una tasa de crecimiento promedio durante ese último periodo del 9% con un aumento considerable en relación a los censos anteriores. Además, se hace la observación que a pesar de que son muchas más las empresas de esta rama, quienes toman la mayor parte de las decisiones en las CGV son las armadoras, que representan en términos de volumen, la minoría.

La segunda variable, donde se registra el personal ocupado total ha albergado una cantidad mucho más grande de trabajadores que las empresas que se dedican a la producción de

automóviles, en 2003 contaba con 439,112 y en 2018 rebasa el millón con una cantidad exacta de 1,067,610. Con un crecimiento promedio anual en 2008 apenas del 0.1%, en el periodo 2009-2013 alcanza un crecimiento anual del 7% y para el periodo del 2018 del 11%. Ambas industrias crecieron en un periodo de 10 años, de 2008 al 2018, incrementando el número de trabajadores considerablemente. Las empresas dedicadas a la producción de autopartes son más y por consecuencia también el número de trabajadores que labora en ellas, por lo que este proyecto se interesa en cuestionar como son las condiciones laborales que se viven dentro de ellas antes y durante la pandemia.

La tercera variable registra el personal dependiente de la razón social en el 2003 se registran 405,815, ya para 2018 alcanza un total de 843,927. Con una tasa anual que muestra un decremento en el periodo de 2008 del -2%, en el periodo del 2013 con un crecimiento anual del 5% y en 2018 del 12% donde se observa que el crecimiento durante los últimos 5 años fue exponencial y contrastaste en comparación de los primeros. Los trabajadores que se ubican en esta variable tienen una relación directa con la empresa.

La cuarta variable presenta los datos de los propietarios, familiares y otros trabajadores no remunerado, muestra una tasa de crecimiento anual para el período del 2008 negativa del -3%, seguida en el período del 2013 con un aumento anual del 9% con una cantidad de 1,078 y en 2018 descendió a 976 con un decremento anual del -2%, no obstante se observa que en 2018 existe un número considerable de trabajadores en la rama 3363 que pueden ser propietarios directos de las fábricas productoras de autopartes o familiares que trabajan dentro de ellas, lo que sugiere que la relaciones y condiciones laborales puedan darse de forma distinta a las grandes ensambladoras.

La quinta variable incorpora al personal no dependiente de la razón social con un registro en 2003 de 33,297 y en 2018 alcanza los 223,683 con un incremento promedio anual del 8%. Estas cifras son de trabajadores que probablemente trabajan en subcontratación, donde los contratos realizados son cortos, no se genera antigüedad y por lo regular cuentan con pocas o nulas prestaciones. Algo que llama la atención es que, en ambas ramas, las tasas de crecimiento van disminuyendo lo que se traduciría en un crecimiento es menos acelerado.

Con respecto a la variable que presenta las horas trabajadas por personal ocupado hay una notable diferencia entre ramas, esto se puede explicar porque el personal ocupado es mayor en la industria dedicada a la fabricación de autopartes, el contraste entre la cantidad de horas es evidente, en este caso hay un registro en 2003 un total de 952,582 horas, ya para 2018 se alcanza un total de horas de 2,385,188, con una tasa de crecimiento de 2008 a 2013 del 8% y de 2013 al 2018 del 11%. A nivel nacional el incremento en la tasa de crecimiento anual más elevado se registra en 2018 con el 11%.

A continuación, se presentan la Tabla 1.3 y, la Tabla 1.4 que incorporan datos de las variables monetarias en millones de pesos de la producción nacional de fabricación de automóviles y camiones y de la fabricación de autopartes,

Tabla 1.3. Producción nacional de fabricación de automóviles y camiones de los años 2003, 2008, 2013, 2018 a millones de pesos (Base 2013=100)

Variables	Valores absolutos					Tasa de crecimiento promedio anual		
	2003	2008	2013	2018		2008	2013	2018
Producción bruta total	366043.7	535281.2	800190.5	1077137.3		8%	8%	6%
Consumo intermedio	275418.3	423466	613902.2	787353.6		9%	8%	5%
Inversión total	4409.3	6444.8	14091.4	5786.3		8%	17%	-16%
Total de remuneraciones	13567.8	16465.7	19112	22234.4		4%	3%	3%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema Automatizado de Información Censal SAIC 2003, 2008, 2013 Y 2018

En la Tabla 1.3 se observa la variable que incluye la producción bruta total en la producción nacional en millones de pesos, la rama 3361 en 2003 presenta un total de 366,046.7, en 2008 llega a los 535,281.2 con una tasa de crecimiento promedio anual del 8%, en 2013 la cifra asciende a 800,190.5 y en 2018 llega a 1,077,137.3 con una tasa de crecimiento anual del 6%. Se observa que la industria automotriz en términos de producción bruta durante esos quince años no se detuvo a nivel nacional.

En la segunda variable, el consumo intermedio total incluye el pago por servicios contratados y podría estar haciendo referencia a la subcontratación, esta variable muestra un incremento en todos los censos. En 2003 con una cifra de 275,418.3, en 2008 de 423,466, en

2013 alcanza un total de 613,902.2 y finalmente en 2018 registra un monto de 787,353.6 con una tasa de crecimiento promedio anual en el último periodo del 5%.

La tercera variable, que lleva por nombre inversión total, a diferencias de las anteriores el crecimiento no es constante, por el contrario, se observan una caída en el último registro. En 2003 la cifra es de 4,409.3, en 2008 alcanza los 6,444.8, en un 2013 se observa un incremento considerable con 14,091.4 con una tasa de crecimiento promedio anual del 17%, sin embargo, en 2018 cae a 5,786.3 con una tasa de crecimiento promedio anual negativa del -16%. Por lo que el crecimiento de la rama descendió de manera significativa en el último periodo.

Por último, la cuarta variable, el total de las remuneraciones va relacionada con los pagos que se les hacen a los trabajadores que mantienen una relación directa con las empresas, las cifras de esta variable han ido creciendo en cada censo. En 2003 con un registro de 13,576.8, en 2008 con 16,465.7, en 2013 alcanza una cifra de 19,112 y finalmente para 2008 cuenta con un total de 22,234.4 con una tasa de crecimiento promedio anual del 3%, esto se explica porque el número de trabajadores también ha ido en aumento.

En seguida en la Tabla 1.4, se presentan las mismas variables, pero para las empresas dedicadas a la fabricación de autopartes.

Tabla 1.4. Producción nacional de fabricación de partes para vehículos automotores de los años 2003, 2008, 2013, 2018 a millones de pesos (Base 2013=100)

Variables	Valores absolutos					Tasa de crecimiento promedio anual		
	2003	2008	2013	2018		2008	2013	2018
Producción bruta total	354137.2	435012.9	626365.4	968388.5		4%	8%	9%
Consumo intermedio	197117.2	274436.4	456207.1	642498.9		7%	11%	7%
Inversión total	20463.1	14927	17572.7	26900.1		-6%	3%	9%
Total de remuneraciones	61471.5	56397.3	61645	85572.9		-2%	2%	7%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema Automatizado de Información Censal SAIC 2003, 2008, 2013 Y 2018

La primera variable de la Tabla 1.4, la producción bruta total muestra un ascenso en cada censo, en 2003 con un total de 354,137.2, en 2008 con 435,012.9, en 2013 alcanza una cifra de 626,365.4 con una tasa de crecimiento promedio anual del 8% y en 2018 llega a 968,388.5 con

una tasa de crecimiento promedio anual del 9%, por lo que igual, que las empresas dedicadas a la fabricación de automóviles y camiones ha crecido la producción en los últimos 15 años y esto da razón de que ambas ramas son importantes en el contexto económico del país, además de que son complementarias, ya que sin una no podría existir la otra, en de producción el ciclo productivo no estaría completo.

La segunda variable, el consumo intermedio se observa en 2003 un registro de 197,117.2, en 2008 de 274,436.4, en 2013 de 406, 207.1 con una tasa de crecimiento promedio anual para el periodo del 11% y en 2018 las cifras alcanzan los 642,498. 9 con una tasa de crecimiento promedio anual del 7%, por lo que la subcontratación en esta rama también va en ascenso.
La tercera variable, la inversión total, se observa una caída en el primer periodo, sin embargo, en los años siguientes se da su recuperación. En 2003 con una cifra de 20,463.1, en 2008 cae con 14,927, en 2013 alcanza los 17,572.7 y 2018 se observa un registro de 26,900.1 con una tasa de crecimiento promedio anual de 9%.

La última variable que muestra el total de remuneraciones, igual que la variable anterior tienen una caída en el primer periodo, sin embargo, en 2013 y 2018 se observa un aumento. En 2003 hay un registro de 61,471.5, en 2008 se registran 56,397.3, en 2013 pasa a 61,645 y en 2018 alcanza un total de 85,572.9 con una tasa de crecimiento promedio anual del 7%, con estas cifras se observa que las remuneraciones hacia los trabajadores han crecido en los últimos dos censos registrados.

Este apartado ha presentado un panorama general de la industria automotriz y de la industria de autopartes, su crecimiento e importancia en el país, además, sirve para comenzar a vincular los temas que se analizan en la investigación, es decir, las relaciones entre empresas de esas industrias y las condiciones laborales al interior de ellas. De manera inicial, se ubica la importancia y necesidad de este tipo de análisis debido a que el número de trabajadores que participan en ambas industrias es muy grande, especialmente en la industria de autopartes. Por otro lado, se puede observar una clara distinción entre el tipo de contrataciones que se realizan en ambas industrias a partir de identificar a quienes son dependientes de la razón social y de quienes no lo son, así como los que participan como propietarios o familiares. Otra situación relevante tiene que ver con que las horas trabajadas se han incrementado en ambas industrias,

lo que de manera inicial se puede explicar por la incorporación de más trabajadores en ambas ramas. Por último, los datos sobre la producción bruta total de la industria automotriz y de autopartes donde se incrementa año con año hacen pensar en la manera en que la amplia importancia que poseen para la economía en México.

1.2 Llegada de la gran ensambladora a Puebla

En este apartado, se da un acercamiento al caso de la gran ensambladora ubicada en Puebla ya que, a partir de su llegada a la ciudad la urbanización tomo un rumbo diferente, marcando un cambio no solo en lo geográfico, sino que, además, la producción de la región se transformó al grado de que hoy en día la industria automotriz es una de las más representativas en el estado. Un gran número de empresas proveedoras se asentaron cerca de ella, por lo que se considera el caso perfecto para analizar las relaciones desiguales entre empresas que participan en las CGV. Además, un gran número de trabajadores se han incorporado tanto a la gran ensambladora como a las proveedoras, algunos provenientes de otros estados y otros más de la misma región, por lo que es ideal para analizar y cuestionar las condiciones laborales que existen al interior de ellas. Sin embargo, en este momento conviene hacer un guiño al pasado para observar cómo han crecido ambas industrias en la región.

Puebla ha sido una entidad que marcó un parteaguas en la industria automotriz y de autopartes en toda la región, con una ubicación perfecta muy cerca de la capital del país, además, colinda con estados como Tlaxcala, Oaxaca, Guerrero, Morelos, Hidalgo, Veracruz y Ciudad de México, se estableció en un punto estratégico para la distribución de mercancías.

La empresa Volkswagen llega a México en el año de 1954 con una exposición de autos a Ciudad Universitaria de la ciudad de México. En 1955 se funda la primera concesionaria por medio de Automex, donde fueron ensamblados 250 autos. En 1962 por medio de Promexa, quien en poco tiempo cambio su nombre a Volkswagen México en el municipio de Ecapetec Estado de México, se comienza con el ensamblaje de Volkswagen Sedan, donde participaban más de 2000 trabajadores, sin embargo, al verse rebasados por la demanda, se opta por iniciar un nuevo proyecto. Por tal motivo, en 1964 se constituye formalmente Volkswagen México y es a mediados de 1965 cuando se empieza la construcción de la planta en ciudad de Puebla, ubicada junto a la autopista México-Puebla recién inaugurada en 1962, se comienza su

construcción en el km 116 en un área de más de 300 hectáreas "(…) en Cuautlancingo, que pertenecían al ex-gobernador Antonio Nava Castillo y a Rodolfo Budib Name, quienes ya tenían planeado desarrollar un parque industrial en ese lugar." (Reyes, 2021, párr. 5).

Una anécdota que ha sido comentada por aquellos quienes vivieron ese momento, es que estuvo a punto de no ser construida la planta en Puebla debido a que no había agua potable en la zona y resultaba demasiado caro invertir en ello. Sin embargo, el presidente de la República en turno, Gustavo Díaz Ordaz, originario de Puebla, se puso en contacto inmediato con el gobernador de Puebla, Aarón Merino Fernández, quien a su vez solicitó con carácter de urgente a Ernesto Kurt, quien era un ingeniero experto en el tema, que por medio de una investigación señalara exactamente donde debían realizar los pozos y, gracias a los resultados de esta última, la construcción de la planta comenzó (Reyes, 2021).

Con respecto a la construcción misma, los alemanes dirigían la obra en su totalidad, con planos específicos de la nueva ensambladora, sin embargo, la contratación de empresas proveedoras relacionadas con servicios eléctricos, de construcción, de obra civil, etc., fue necesaria para poder concluir a tiempo la planta. En Puebla no se había visto una construcción así antes, donde más allá de toda la parte de producción que ya era enorme, en la que se estimaba albergar con el tiempo a más de 10,000.

Se construían calles enteras dentro de la planta para facilitar la movilidad y contrataron camiones para asegurar la manera en que llegarían los trabajadores a la planta (Reyes, 2021).

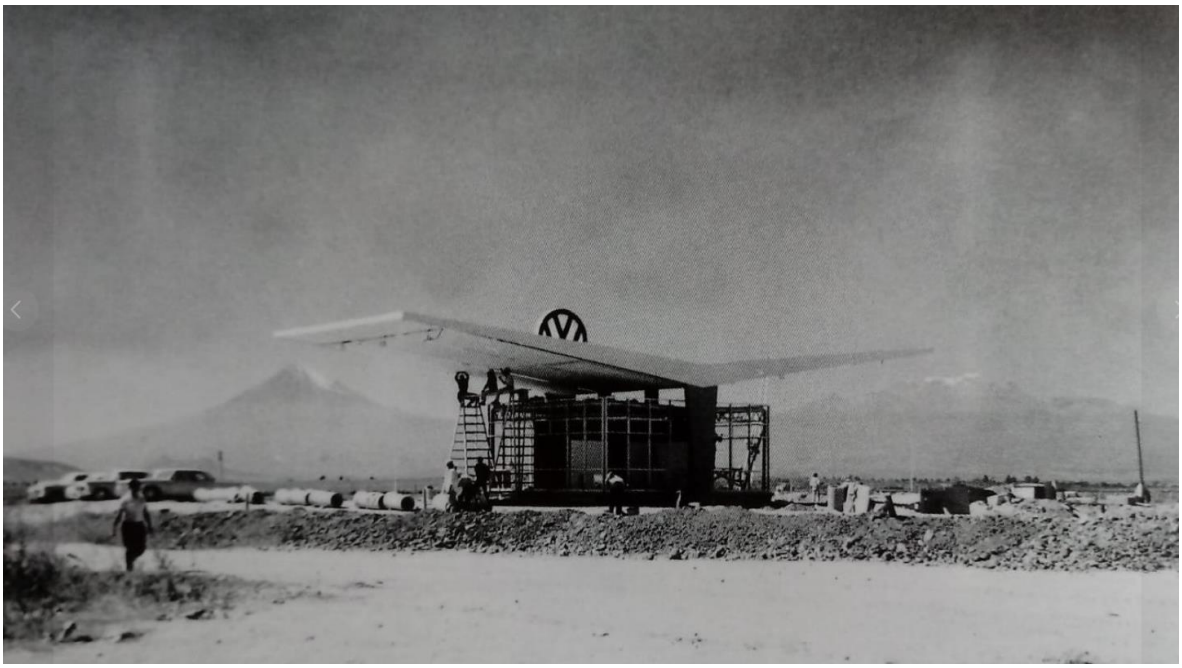
En la Figura 1.3, se puede observar la autopista en la década de los sesenta, donde el panorama era bastante diferente a lo que conocemos hoy en día. La movilidad vehicular empezaba a despegar y estas vías eran cada vez más necesarias para la circulación de mercancías, en este caso la armadora se ubicó en un punto ideal para su crecimiento, donde se podrían distribuir fácilmente las mercancías. Además, esto marcó el punto de partida para la construcción de más vías de comunicación, por ejemplo, la Asociación de caminos en Puebla estaba desarrollando el trébol de acceso desde la autopista y al mismo tiempo estaba en obra para dar acceso a toda la zona industrial que se establecía en a unos cuantos kilómetros en el municipio de San Miguel Xoxtla (Reyes, 2021).

Figura 1.3. Fotografía de la Autopista México-Puebla, vista aérea

Fuente: Mediateca Nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia INAH (1960)

En la Figura 1.4 se observa, la llegada de la armadora a Puebla y el inicio de la construcción de la planta ensambladora que hasta el día de hoy es un referente de producción en todo el país. Además, es la célula que formó el clúster automotriz de la región, donde se instalaron cientos de empresas proveedoras de autopartes y servicios necesarios para la ensambladora en muy poco tiempo. Estas empresas se colocaron cerca de la automotriz con el objetivo de reducir tiempo y sus costos en las entregas. Si bien en ese momento resultó complicado encontrar a cientos de proveedores comprometidos a trabajar bajo esa dinámica y con el compromiso que la ensambladora requería para cumplir con su producción, con el paso del tiempo, la adaptación a esta forma productiva y al crecimiento de la producción poco a poco se diseminaron en toda la región (Reyes, 2021).

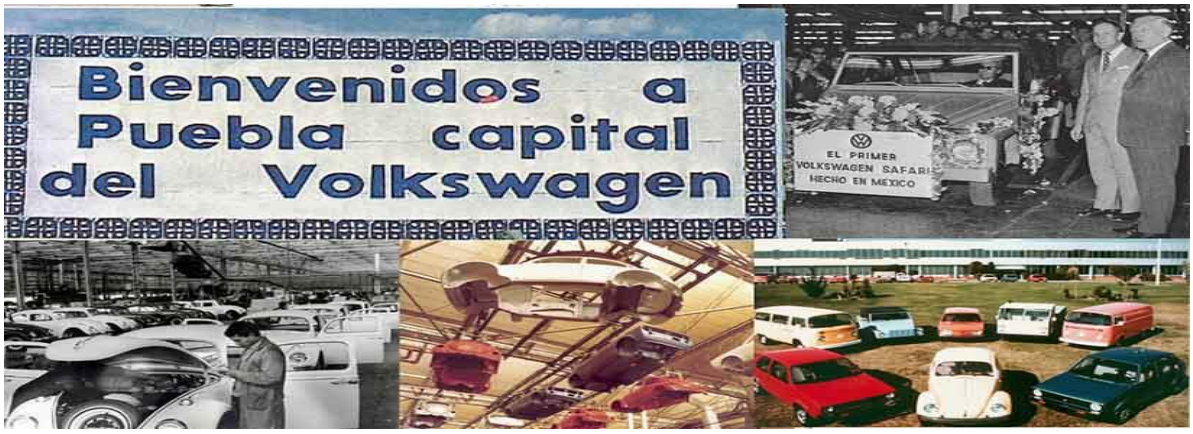
Figura 1.4. Fotografía de la Planta Ensambladora en Puebla



Fuente: Facebook Germanos, a la mexicana (sin año)

Oficialmente, la producción en la planta de Puebla comienza en 1967 con más de 17,000 vehículos. En los años posteriores se diversifica la planta, crece y comienza con la producción de Combi, Safari, Caribe y Brasilia, modelos icónicos de la época y de la marca. La armadora se convierte en referente mundial en poco tiempo.

Figura 1.5 Fotos de la ensambladora en su llegada a la ciudad de Puebla



Fuente: Página web autoproyecto (2017)

La ciudad de Puebla, a partir de la llegada de la planta, se transforma en una ciudad industrial que se consolidó no solo con fuerza de trabajo de la ciudad, sino que, además, de algunos estados vecinos. Esto transformó las características del perfil de la fuerza de trabajo que hasta entonces en su mayoría se dedicaban a la agricultura, la ganadería, al comercio y a la alfarería, por lo que con la llegada de la planta comienza a labrarse un obrero industrial. De hecho, con respecto a los altos puestos gerenciales "En sus inicios Volkswagen de México fue dirigida solo por alemanes, pero tras un proceso de selección y entrenamiento, los puestos directivos han sido ocupados por mexicanos" (Reyes, 2021, párr. 2), por lo que la armadora también presto atención y capacitación en todas las áreas para contar con trabajadores eficientes, sin embargo, parecía no ser suficiente.

Con respecto a la cuestión sindical, la Confederación de trabajadores en México (CTM) y la Confederación General de Trabajadores (CGT), ambas representantes importantes de los trabajadores en México jugaron un papel importante:

> "En Puebla se estableció un sindicato de empresa afiliado a la CTM, por medio de la Federación de Trabajadores de Puebla (FTP), que dirigía Blas Chumacero. La formación de este sindicato fue acordada entre la CGT, la CTM y la empresa, y su primer contrato colectivo se derivó de una propuesta que la gerencia de la casa matriz le presentó al dirigente de la CTM, Fidel Velázquez, durante una visita que éste realizó a la planta de Alemania, previa a la apertura de la filial mexicana. En esos años, la presencia de la CTM en Puebla era débil, pues por lo general los sindicatos locales se afiliaban a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), la Federación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (FROC) y la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC)" (Montiel, 2007, p.12)

En un principio:

> "La planta en Puebla ocupó a 2 834 obreros, con una jornada semanal de 48 horas en dos turnos al día (Contrato Colectivo de Trabajo de 1968, cláusula 31). En promedio, el salario era de 36 pesos diarios; los trabajadores provenientes de la planta del Estado de México recibían 48 pesos, más ocho pesos por parte de la CTM, para sumar 56 pesos" (Montiel, 2007, p.12)

Desde que empezó en funcionamiento se buscó "tener salarios y prestaciones que estuvieran a la altura del promedio de los que se otorgaban en la rama automotriz en el país" Transcurrido el tiempo y tras la presión del sindicato de trabajadores "Se tramitó un préstamo por medio del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit) y se inició la edificación de una unidad habitacional para los trabajadores" (Montiel, 2007, p.16).

La mayor parte del tiempo el sindicato ha reclamado mejores condiciones laborales y en especial alza en los salarios, por ejemplo, de 1974 a 1978 en tal solo cuatro años se manifestaron

cuatro huelgas, gracias a dichas demandas lograron aumentos salariales rebasando inclusive los "topes" que el gobierno indicaba.

Tras múltiples modificaciones a lo largo de la historia, durante el siglo XXI se destaca lo siguiente:

> "Ante algunos de los problemas principales de la relación laboral, como la defensa del empleo, el salario y la intensidad del trabajo, y las medidas de flexibilidad (que generan acentuada competencia entre las plantas y minan la solidaridad sindical), ha sido necesario convocar a diversas acciones. Entre ellas, movilizaciones, huelgas y algunas estrategias novedosas que con mayor o menor éxito permiten mantener el nivel del contrato colectivo y del empleo. Por ejemplo, a partir de la idea de "costo compartido" (la empresa, el Estado, el sindicato y los trabajadores), se llegó en el periodo 2003-2004 a un acuerdo de jornada reducida, que evitó el despido de 1 200 trabajadores." (Montiel, 2007, p.44)

Vale la pena mencionar, que en numerosas ocasiones ante el reclamo de los trabajadores la armadora ha amenazado con abandonar la ciudad, siempre argumentando que es y ha sido una de las empresas que ofrecen mejores sueldos a sus trabajadores para que encima levantaran huelgas o movimientos obreros.

Por otro lado, a raíz de la llegada de la planta a Puebla, como se mencionó, incluso se fueron construyendo unidades habitacionales ocupadas por los trabajadores de base y, con el tiempo, también para aquellos trabajadores de las fábricas de autopartes, como por ejemplo la Unidad Habitacional de Obreros independientes de la armadora que se encuentra a solo medio kilómetro de la ensambladora.

> "Muchos de los actuales habitantes de la Unidad habitacional ingresaron a VW en los años sesenta del siglo XX, fueron reclutados, algunos de ellos, en la ciudad de México; otros llegaron de los barrios de la ciudad de Puebla y otros más provinieron de estados de la República, así como de municipios de Puebla. Relataron diversos vecinos que llegaron de Chihuahua, Hidalgo, Oaxaca, D.F., Veracruz, Guerrero, estado de México, Guanajuato; pero la gran mayoría fueron de la ciudad de Puebla y de poblaciones vecinas como Cholula y San Martín Texmelucan. Roberto Verdín narró que empezó a trabajar en la planta de Xalostoc, estado de México y por una invitación de sus jefes llegó a Puebla a capacitar obreros en la reciente planta de VW. Se hospedó, junto con otros obreros, también del D.F., durante ocho años en un hotel del centro de la ciudad de Puebla hasta que se casó y después se trasladó a vivir a la Unidad Habitacional" (Licona, 2005, p.2)

Para concluir este apartado donde se han mostrado múltiples transformaciones, se observa que ha sido muy grande el impacto de la planta en la ciudad, además, de que la incorporación de trabajadores durante los últimos 50 años en ambas ramas no se ha detenido, conforme ha pasado el tiempo se necesitan más trabajadores capacitados, por lo que en el ámbito de la educación también se observaron cambios importantes. La capital poblana destaca debido

a que, en universidades como la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto Tecnológico de Monterrey, Anáhuac, Ibero entre otras, ofrecen carreras afines a la industria automotriz como Ingeniería en Sistema Automotrices, Ingeniería automotriz, Ingeniería en Diseño automotriz, entre otras. En ellas se profesionaliza a los estudiantes para egresar con un perfil altamente capacitado para trabajar en armadoras o proveedoras de autopartes, por lo que tanto el ámbito público como privado se han preocupado por proveer trabajadores calificados. De hecho, varias de las empresas proveedoras llevan tiempo ofreciendo prácticas profesionales para los estudiantes que están por egresar de sus carreras automotrices.

Por lo que la llegada de la planta a la ciudad no sólo puso de manifiesto una transformación en la producción y en las condiciones de trabajo, sino que también lo hizo en las formas de vida de la región.

1.3 La armadora durante los últimos años

Tras el breve recorrido de la historia de la llegada de la ensambladora a Puebla, es momento de situarse en años más recientes para conocer la importancia de estas industrias en la región, esto con el objetivo de conocer el entorno previo y durante la pandemia.

Con respecto a la industria automotriz, "se compone de 44 actividades económicas, de las cuales 33 —el 75%— se realizan en México, y 31 —el 70.5%— en la región Puebla-Tlaxcala". Además, tiene una gran participación en el PIB "representa el 9.4% del total del producto interno bruto (PIB) estatal y el 40% del PIB manufacturero estatal (…)" (Ochoa, 2021, párr. 3). México se distingue por ser un país en el que tiene amplia presencia la industria automotriz, sin embargo, algunas regiones destacan más que otras, como es el caso de la zona centro y en partículas de la región Puebla-Tlaxcala, la cual alberga a 31 actividades económicas relacionadas con el sector automotor. Esta industria participa de manera importante en el PIB estatal, en particular en el PIB manufacturero ya que las empresas todas se caracterizan por tener un grado de transformación.

Por otro lado, con respecto a las proveedoras, se encuentran fabricantes que abastecen directamente a la Volkswagen y a Audi, sin embargo, la mayoría de las proveedoras grandes también suministran a otras ensambladoras del país y otras son, al mismo tiempo, exportadoras de componentes automotrices. Entre las empresas de menor tamaño, un gran número de ellas

participan suministrando servicios o en el caso de las que producen autopartes, la mayoría abastecen a otras de mayor tamaño con piezas pequeñas o componentes específicos, que complementan partes más grandes necesarias para producir los bienes finales, en este caso, autos, camiones, camionetas, etc.

Tras el cierre de la producción automotriz en marzo del 2020 por la llegada del virus SARS-COV2 a Puebla, donde el paro se alargó más de lo esperado, en mayo del mismo año, las grandes corporaciones automotrices de Estados Unidos presionaron a las autoridades en México hasta que el gobierno dio el reconocimiento al sector automotriz como sector esencial. Con esto se reanudó la producción aun cuando la pandemia no estaba bajo control y no había vacunas ni tratamientos específicos para el COVID-19, por lo que los trabajadores a pesar de las medidas sanitarias que eran bastante rigurosas se encontraban expuestos con cierta probabilidad de contagio. A pesar de la lucha de los trabajadores por postergar el regreso, el 15 de junio se vieron en la necesidad de regresar a las fábricas, cuando la pandemia mostraba aún números alarmantes en contagios, esto provocó el regreso en la ensambladora y por supuesto de todas las empresas de autopartes y servicios automotrices.

Sin embargo, esta situación ha provocado graves consecuencias, tras el retorno de actividades la información que han presentado los periódicos locales señala que, los trabajadores de la industria automotriz han perdido entre el 40% y el 55% de sus salarios durante la pandemia, esto quiere decir que disminuyeron los salarios arriba del 50%. Esto ocasionó que los trabajadores, además de la inminente preocupación por el contagio tanto dentro como fuera del lugar de trabajo, tuvieran aún más inquietudes, incrementando la ansiedad, el estrés, la depresión e inclusive se aumentaron el número de conflictos familiares (Gutiérrez, 2021).

Por otro lado, entre las principales debilidades de las proveedoras de menor tamaño son la falta de capacitación, de tecnología, de adaptabilidad y de capital para poder crecer. No obstante, tras la pandemia la mayoría han logrado sobrevivir pese a las condiciones con las que se han encontrado durante más de dos años, como han sido los paros técnicos de la gran ensambladora que echan para atrás la producción en toda la cadena de suministros. Estos paros primero se dieron por el tema del regresó gradual a la producción y luego por la falta de ciertos componentes necesario para continuar con el proceso productivo, situación que hasta la fecha no se ha regularizado.

Con respecto a los programas que brindan acompañamiento a este sector empresarial la Secretaría de Competitividad, Trabajo y Desarrollo en Puebla ha implementado algunos, donde se brinda:

> (…) información económica, búsqueda de inmuebles, acompañamiento en trámites, descuentos en pago de licencias, búsqueda de proveedores y reclutamiento de personal a través del Sistema Nacional de Empleo (SNE). De la misma manera, ofrece becas para la capacitación de nuevos empleados a través del SNE y el Programa de Apoyo al Empleo; aporta, además, los programas de capacitación a la medida y el acceso a fondos gubernamentales —como el Programa para el Desarrollo de la Industria del Software (Prosoft) y el Fondo Nacional Emprendedor (FNE), entre otros (Ochoa, 2021, párr. 5).

A pesar de la implementación de programas y ayuda al sector automotor, al parecer estas medidas no han sido suficientes, especialmente porque se enfocan únicamente a la búsqueda de proveedoras, reclutamiento y capacitación, más que a la regularización de la producción y de las ventas de dicho sector. Además, estos programas han omitido por completo las condiciones laborales por las que atraviesan los trabajadores que participan en ambas ramas, por lo que no fomentan ningún tipo de hacia ese aspecto.

La pandemia ha traído consigo nuevos retos y ha visibilizado circunstancias donde las empresas, particularmente las proveedoras, están en riesgo, esto debido al paro en la producción y la caída de las ventas que se dio desde finales de marzo hasta mediados de mayo del 2020, el riesgo que han tenido de no sobrevivir ha sido alto, lo que trae consigo un impacto socioeconómico grave, ya que este cierre de empresas se podría traducir en un alto desempleo en la región.

Además, el entorno actual ha ocasionado condiciones particulares donde las proveedoras de la industria automotriz y de autopartes han replicado, las acciones que la gran ensambladora realizó, como el caso de los paros técnicos. Esto permitió que la gran ensambladora las condicionara en tiempos, formas de producción y entregas de mercancías, ya que la armadora señala cuando producir y cuando no.

Durante la pandemia en Puebla, las precarias condiciones laborales se han profundizado, y claro, no la pasan igual todos los trabajadores, los problemas que enfrentan los de la ensambladora no son iguales a los que atraviesan los trabajadores de las proveedoras, no obstante, la mayoría ha resultado afectado de una u otra forma.

1.4 Las relaciones entre empresas en Puebla, una exploración de la industria automotriz y de autopartes ante el contexto de pandemia

Esta investigación parte de la idea de que a lo largo del tiempo se han observado relaciones de poder y dependencia entre todo tipo de empresas y sectores industriales, generalmente se asume que el poder lo ejercen las más grandes hacia aquellas empresas de menor tamaño o aquellas que funcionan como proveedoras por medio de la imposición de estándares de calidad, cantidades en mercancías, formas de producción y tiempos de entrega, donde la parte más afectada son los trabajadores. Por lo que es de interés visibilizar estas formas de dependencia y subordinación entre empresas y sus efectos en las condiciones laborales de la fuerza de trabajo.

Las relaciones de poder que se ejercen entre empresas, en el sector automotor son visibles no entre las de diferentes tamaños, sino en empresas que pertenecen a distintas industrias que coexisten para la producción de un mismo bien final, el automóvil. En este caso, las que participan son la industria automotriz y la industria de autopartes. Si bien es cierto que la gran ensambladora que está establecida en Puebla es de gran tamaño, también existen empresas dedicadas a la producción de distintas autopartes muy grandes y otras tantas de menor tamaño, pero la pregunta es realmente cuál de ellas determina cómo se lleva a cabo la producción y bajo qué lineamientos.

Es importante mencionar que al comenzar este proyecto de investigación y buscar información teórica y de carácter cuantitativo de empresas por tamaños ha resultado complicado encontrarla a diferencia de cuando se parte de la idea de las relaciones entre industrias, en este caso por ramas. Esta es una de las razones por las que se decide modificar el análisis preliminar que partía de empresas por tamaños a hacerlo por industrias, donde la idea de dependencia parece hacerse visible a partir de ellas.

Como punto de partida se realizan dos entrevistas exploratorias, esto con la finalidad de acercarse a la realidad concreta de esas relaciones desiguales entre empresas, por lo que se busca un primer encuentro directo con los trabajadores de ambas industrias. A partir de este acercamiento, se plantean varias preguntas que se intentan responder a lo largo del trabajo de investigación, las cuales giran en torno a la relación que se da entre empresas y las condiciones laborales que atraviesa la fuerza de trabajo.

La primera persona que se entrevista es una trabajadora de una empresa dedicada al *outsourcing*, participa como Ejecutivo *fair implant*, ella mostró una gran accesibilidad y apertura al contar su experiencia, se observó cómoda con la plática y con lo que compartía. Además, proporcionó otros contactos, trabajadores de empresas de autopartes y mencionó la posibilidad de dar otra entrevista avanzada la investigación. El segundo, fue un trabajador de la ensambladora, quien también se observa abierto para la entrevista, el ambiente que se generó fue natural y se dio la charla con mucha empatía, comentó situaciones interesantes para la investigación.

La primera entrevistada comentó que tiene contacto directo con varios de los trabajadores porque está en el área de nómina, la empresa donde colabora es de terciarización, esto quiere decir que esta empresa funciona como proveedora de trabajadores de las proveedoras de la ensambladora ya que contratan a personas para trabajar en empresas dedicadas a las autopartes o a servicios. Esta empresa está relacionada con empresas de todos los tamaños. Con respecto a la relación con las empresas proveedoras, la entrevistada señala que no todas las empresas cuentan con los elementos necesarios para trabajar con ellos o la gran ensambladora y menciona lo siguiente:

> "Para trabajar hacen licitaciones, concursan con otras proveedoras que también se dedican a las mismas operaciones y hacen un concurso de licitación para ver quien produce a un costo más barato. Las licitaciones las van ganando de acuerdo con quien se vende más barato y que de mejor rendimiento." (Ejecutiva de empresa dedicada al *outsourcing*, 2021).

Desde este comentario, se hace visible que las empresas proveedoras atraviesan por una especie de "competencia" para ver quien brinda la mejor opción a la gran ensambladora, y por mejor opción se ve como aquella que da los costos más baratos, claro sin descuidar la parte de calidad y rendimiento en la producción. Entre los requisitos para las empresas, señala los siguientes:

> "Para que puedan entrar con nosotros y nosotros podamos ser su proveedor del personal tienen que cubrir una serie de requisitos, entre ellos estar dados de alta de forma legal. Nosotros damos de alta a los empleados con las prestaciones de ley, se da de alta con el salario diario real, pagamos conforme a la ley, hacemos retención de impuestos como la ley lo indica. Sí tienen que estar bien asentados ellos como empresa para que nosotros podamos considerarlos como clientes potenciales." (Ejecutiva de empresa dedicada al *outsourcing*, 2021).

Entonces, resulta primordial estar dados de alta de forma legal y tener toda la documentación administrativa y legal en orden. Con respecto a la cuestión laboral, menciona que:

> "Todos los contratos indican el tipo de contrato que se maneja, la razón social con la que están dados de alta, viene la cláusula que estipula la jornada laboral, los días de pago, el salario base mensual y las prestaciones adicionales que incluye, así como las prestaciones que estamos obligados a darles a los colaboradores." (Ejecutiva de empresa dedicada al *outsourcing*, 2021).

> "Se les indica desde el principio el horario laboral, la jornada, los días de descanso, días de pago, salario base, puesto, la razón social con la que van a ser dados de alta porque nuestra empresa tiene varias filiales, se les estipula claramente a que se van a dedicar." (Ejecutiva de empresa dedicada al *outsourcing*, 2021).

A pesar de la claridad que señalan los contratos, menciona que han surgido algunos problemas:

> "Sí, hemos tenido varios problemas. Como el contrato que manejamos es por obra determinada, los contratos que se manejan tienen vigencia máxima de un año, al manejar este tipo de contrato, se manejan como por proyecto, entonces el tipo de contrato nos permite dar de baja a la gente en el momento que nuestro cliente lo solicite." (Ejecutiva de empresa dedicada al *outsourcing*, 2021).

> "Aunque tú le expliques al colaborador desde el inicio que va a trabajar bajo estas condiciones, hay ocasiones en las que los colaboradores no están de acuerdo con la baja; entonces el procedimiento es que se van a conciliación y arbitraje. Cuando llegamos a ese punto, nosotros asistimos a la conciliación que básicamente es tener una junta con el conciliador, el patrón que seriamos nosotros y los empleados con la idea de llegar a un acuerdo para no llegar a la demanda laboral, es como el pre de llegar a la demanda. Cuando no llegamos a un acuerdo es cuando ya se procede a la demanda." (Ejecutiva de empresa dedicada al *outsourcing*, 2021).

Finalmente, con respecto a la pandemia y el paro que llevó a cabo la ensambladora, menciona:

> "Volkswagen y Audi pararon operaciones al 100%" "Las proveedoras no podían sostener los salarios o en su defecto no quisieron seguir pagando". "Hubo recortes". "Las proveedoras dieron de baja a muchos empleados". (Ejecutiva de empresa dedicada al *outsourcing*, 2021).

Aunado a lo que se presenta en el apartado anterior, se observa que quienes se han llevado la peor parte en el entorno de la pandemia, son los trabajadores. Dentro de la industria de autopartes inclusive se han visto despedidos, una causa de ello pueden ser las difíciles condiciones que enfrentan las empresas proveedoras.

Con respecto a los cambios a raíz de la pandemia y las medidas que tomaron las empresas sobre las condiciones laborales, señala:

> "Sí hubo cambios, porque, por ejemplo, a nosotros nos pagan nuestro salario base y nos daban bonos mensuales y ahorita desde que inicio la pandemia no tenemos bonos y nos quitaron la ayuda de transporte." (Ejecutiva de empresa dedicada al *outsourcing*, 2021).

Este último comentario suma a lo que se presentó previamente, donde se mencionaba que la mayoría de las empresas había intentado hacer recortes de una u otra forma. Al parecer, varias de ellas manejaban bonos que compensaban los salarios de los trabajadores, sin embargo, se eliminaron, sin saber si esta medida será permanente o no, recortando el ingreso de cientos de trabajadores.

Con estos párrafos que se rescatan de la primera entrevista surgen preguntas que sirven para guiar la investigación y profundizar en algunos aspectos particulares como son las relaciones entre empresas y las condiciones que la fuerza de trabajo ha atravesado. Las preguntas que se generan son las siguientes: ¿Cuál es la relación que establecen las empresas que participan en la cadena global automotriz? ¿Existen relaciones desiguales o de poder? ¿Si es así se pueden hacer visibles? ¿Cómo? y la última, en relación con las empresas ¿Cómo han atravesado la pandemia?

Las preguntas que se generan sobre las condiciones laborales en esas empresas son: ¿En qué condiciones han trabajado y cómo trabajan hoy en día? Y ¿Cómo les afectó la pandemia?

La segunda entrevista se realiza a un trabajador de la gran ensambladora que lleva más de 7 años trabajando en ella y desempeña el cargo de auditor, por lo que da una visión distinta de cómo se dieron las cosas durante la pandemia y sobre qué problemáticas han tenido que enfrentar. Además, comenta algunos detalles en torno a cómo es la relación que mantiene la empresa con las proveedoras.

Con respecto a la relación entre empresas señala lo siguiente:

> "Hoy en día se colabora con un gran número de proveedoras, varias de ellas de talla mundial, como, por ejemplo: Faurecia, Continental AG, Airtemp de México, estas son solo algunas que puedo mencionar y son de primer nivel porque contamos con una relación directa, sin embargo, hay otras sub-proveedoras que trabajan con ellas y es por ello por lo que el número se eleva considerablemente" (Auditor de la armadora, 2021).

Si bien él no participa en esta área, sí sabe que algunas de las empresas que trabajan para la ensambladora son grandes y las de menor tamaño trabajan en colaboración con ellas, suministrando otros componentes.

En cuanto a cómo se establecen los contratos entre empresas menciona que:

> "Realmente sé poco sobre el tema, lo que sí sé es que llevan a cabo licitaciones entre ellas para evaluar quién tiene el mejor proyecto o el que más se adecúe al proceso productivo en general." (Auditor de la armadora, 2021).

> "Hace poco supe que debe tener total apertura con sus números, si se les solicita deben mostrar costos de materia prima, de producción, etc." (Auditor de la armadora, 2021).

Igual que la entrevista anterior se menciona lo de la participación por licitaciones, en este caso esta parte de tener apertura con sus números es importante porque evidentemente no sucede al revés, son las proveedoras quienes deben de mostrar toda su información. Por lo que las empresas proveedoras se ven condicionas a mostrar todo lo referente al proceso productivo. Después de comentar un poco sobre las empresas, se hicieron preguntas referentes al trabajo, en donde comenta:

> "Algo que puede ser de tu interés, es saber que ninguno de los trabajadores de vw está contratado por *outsourcing*, todos estamos contratados directamente por la planta a diferencia de los trabajadores de las proveedoras." (Auditor de la armadora, 2021).

> "En mi caso, ya no tengo un contrato por tiempo determinado, pero en su mayoría los que ingresan actualmente es así, con un plazo que se establece desde el principio y por lo general lo pueden renovar cuando este concluye" (Auditor de la armadora, 2021).

> "En el tipo de contrato que te mencioné, uno de los puntos en contra es que pueden ajustar tu salario dependiendo de las horas trabajadas, justo lo que ha sucedido durante la pandemia" (Auditor de la armadora, 2021).

> "Si bien cuentan con prestaciones, al renovarlo pierden la antigüedad y es como volver a empezar" (Auditor de la armadora, 2021).

> "Después de un tiempo transcurrido, puede tener un contrato definitivo, en especial en puestos de dirección y control". (Auditor de la armadora, 2021).

Por lo que comenta, el tipo de contratación ha cambiado durante los últimos años y ahora se firman por tiempo determinado, donde los trabajadores pierden antigüedad cada vez que tienen que renovarlos, sin embargo, el punto de contar con prestaciones ante la ley puede parecer hoy en día un punto a su favor.

Cuando se pregunta sobre las inconformidades que surgen por parte de los con respecto a las condiciones laborales y el entorno de trabajo y, dice los siguiente:

> "Generalmente van relacionadas con el salario, a pesar de que considero son de los más elevados que se encuentran en la ciudad" (Auditor de la armadora, 2021).

> “También hay varios comentarios que van en relación con las jornadas de trabajo, ya que pueden llegar a ser muy cansadas, pero cabe mencionar que desde las entrevistas de trabajo nos dejan muy claro cómo serán los turnos y los cambios que puede haber en ellos.” (Auditor de la armadora, 2021).

Respecto a la pandemia, afirma:

> “La pandemia ha traído consigo grandes cambios, donde muchos de nosotros no estábamos preparados. Al principio, una vez que terminó el paro fue muy complicada la adaptación, las medidas de seguridad e higiene se cumplían a la perfección, se realizaban pruebas de COVID diario y se cuidaban mucho el aspecto de no concentrar un gran número de trabajadores en espacios pequeños” (Auditor de la armadora, 2021).

> “También se establecieron sanciones a todos aquellos que no cumpliesen con las medidas, inclusive si por algún motivo te quitabas el cubrebocas el llamado de atención era muy fuerte y podía ser motivo de despido” “Los turnos se recortaron” (Auditor de la armadora, 2021).

> “Al menos que yo tenga conocimiento, no hubo despidos, sin embargo, el recorte de tiempo de trabajo fue evidente y eso involucró (no en mi caso) un recorte en el salario también” (Auditor de la armadora, 2021).

> “Hasta hoy en día, el *home office* no se detiene, en mi caso asisto de 3 a 4 veces por semana a planta y lo demás es en casa. Aunque parezca fácil es complicado, ya que hay muchas cosas que resolver en la producción y desde casa todo se hace más complicado” (Auditor de la armadora, 2021).

La gran ensambladora mostró un gran cuidado con el tema de las medidas de seguridad e higiene, si bien le interesaba continuar con la producción sí hizo lo posible por evitar más contagios. Sin embargo, el recorte en las jornadas laborales fue inevitable y terminó afectando el ingreso de algunos trabajadores.

Para concluir la entrevista, se le preguntó sobre el paro que realizó la ensambladora que en su momento llevó más tiempo del que se había estimado, ante lo que comenta:

> “A pesar de que el paro fue en todos nuestros procesos, como sabrás la misma ensambladora presionaba por volver lo antes posible y aunque el proceso se vio con grandes obstáculos, una vez que se regresó con las medidas todo fue progresivo y constante. A lo que me refiero es que se fueron retomando las actividades poco a poco y, a diferencia de las proveedoras donde a mí parecer se vieron con problemas más fuertes tanto en financiamiento y con sus trabajadores, aquí en planta regresamos poco a poco, pero la mayoría seguimos aquí” (Auditor de la armadora, 2021).

Al analizar la entrevista surgen más preguntas, las primeras en relación con las empresas: ¿Qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar con la ensambladora? ¿Deben ubicarse a determinada distancia? ¿Reciben multas o sanciones en caso de incumplimiento? ¿Quién es el mayor beneficiario en estas cadenas de valor?

Las segundas referentes, a la relación capital-trabajo, derivan de que el entrevistado menciona varios elementos interesantes, lo que demuestra que no todos los trabajadores

atraviesan la pandemia de la misma forma, lo que genera preguntas como: ¿Quiénes se llevan la peor parte? ¿Cómo eran las condiciones de trabajo antes y durante la pandemia? ¿Cuentan con prestaciones y servicios médicos?

Estas entrevistas han sido de gran utilidad, ampliaron la mirada del estudio y si bien ya existía una investigación documental previa, donde se retoman notas periodísticas y datos estadísticos, estas pláticas dan una proximidad distinta de la realidad que suma al proyecto. Las conversaciones han generado una interacción directa con las personas, lo que ha resultado muy interesante para la investigación, quienes a través de entrevistas y preguntas particulares han proporcionado información importante sobre los temas de interés de la investigación e inclusive, por medio de sus testimonios, han brindado aspectos adicionales a ella.

Asimismo, las preguntas que se generan a partir de estas dos entrevistas se suman a los planteamientos originales de investigación y son una parte importante que guían este proyecto. Se espera más adelante realizar más entrevistas que permitan incorporar elementos sobre la experiencia de los trabajadores de ambas industrias al proyecto.

1.5 Hacia la construcción de una perspectiva de análisis: Procedimientos de obtención de datos e información

Es en este apartado donde se presentan las herramientas que se utilizan durante la investigación por lo que se parte de la idea de que, “La investigación social es una forma de conocimiento que se caracteriza por la construcción de evidencia empírica elaborada a partir de la teoría aplicando reglas de procedimientos explicitas” (Saut et al., 2005, p.34). Es por lo que los instrumentos que se usan se ven como herramientas para observar la realidad, con “metodología mixta”, siendo esta parte del proceso de abstracción, más no el fin de la investigación. La parte cuantitativa es donde se aplica un método experimental, que incluye datos de análisis y con ellos también se generan mapas para observar el fenómeno. Por su parte lo cualitativo se centra en elaboración de entrevistas semiestructuradas, donde el diálogo y las experiencias que comparten las personas se examinan por medio del análisis del discurso. Aplicando ambas con el objetivo de construir información que aporta a la interpretación teórica-histórica de la realidad.

La parte cuantitativa no parte del hipotético deductivo, si bien se usan datos e información no es con la intención de validar la realidad sino más bien con la idea de construir elementos que permiten analizar la problemática que se observa a lo largo del proyecto de investigación; las relaciones desiguales entre empresas.

Mientras que la metodología cualitativa es subjetiva con términos más abstractos que permiten al investigador adentrarse en la interacción con el proyecto de tesis. Se aplican entrevistas donde se relatan historias de vida, en este caso se utilizan como parte de las herramientas que sirven para alcanzar el objetivo que consiste en estudiar las condiciones que se generan actualmente sobre la fuerza de trabajo en las fábricas productoras de autopartes.

Recordando, por último, que "el espaciotemporal es una condición necesaria para encarar cualquier investigación" (Saut et al., 2005, p.36), señalando que en este caso es longitudinal ya que "(…) indagan un fenómeno o proceso en el transcurso de un tiempo también acotado" (Saut et al., 2005, p.36), profundizando así, a partir del 2003.

Se propone la siguiente estructura para analizar lo que es de interés para este trabajo de investigación: Realizar entrevistas, buscar datos, trabajarlos, analizarlos datos, generar mapas, además de una revisión bibliográfica, la cual es imprescindible para dar un sustento adecuado de lo que sucede en la realidad, así como observar los temas de interés de manera objetiva que sume al estudio de estos.

Entrevistas semiestructuradas

Se presenta un acercamiento a la industria automotriz, de autopartes y de servicios en Puebla frente a la pandemia, los cambios y las transformaciones a raíz de ella. Dentro de este acercamiento, se hace un esfuerzo por hacer una reflexión en conjunto con la teoría y las experiencias de los trabajadores de dichas ramas. Se realizan en un primer momento entrevistas de carácter exploratorio semiestructuradas, con el objetivo de que los entrevistados se sientan en un ambiente de confianza, por lo que se genera una plática que aporta al proyecto, en ellas se escuchan las voces de los trabajadores provenientes de las proveedoras y de la ensambladora misma, ya que hay un contraste entre ambas experiencias. Se realizan entrevistas con preguntas específicas dirigidas a los temas de interés, sin embargo, en algunos casos cuando se observa la

posibilidad de dar apertura hacia otros elementos que también aportan a la investigación se fomenta un diálogo más abierto.

Entre preguntas, pláticas y vivencias de los entrevistados se hace un acercamiento al análisis de la Cadena Global de Valor, con ello se tiene por objetivo el análisis de la relación que existe entre empresas, pero sobre todo la manera en que se expresa la relación capital-trabajo en esas industrias que pone sobre la mesa momentos de tensión frente a la pandemia que expresan en gran medida la teoría. Aunque son puntos distintos que analizan condiciones particulares se entrecruzan entre sí.

Durante la elaboración de las entrevistas se establece el contacto con los entrevistados por medio de herramientas tecnológicas como redes, aplicaciones como WhatsApp y Zoom, así como por llamadas telefónicas.

Las entrevistas se desarrollan vía telefónica, ya que los contactos que acceden a ellas les resulta más fácil y todos cuentan con un dispositivo celular. Por otra parte, se pregunta por el consentimiento de la entrevista misma, lo que construye confianza, empatía y, en ocasiones, comparten otros contactos[1]. A pesar de que hay desafíos como la mala conexión o el ruido del audio, no se muestran como un impedimento, por el contrario, se dan las entrevistas de forma satisfactoria. A lo largo de la investigación se realizan otras más, con la idea de complementar información y escuchar la experiencia de quienes participan en estas industrias como trabajadores.

La información recopilada se organiza bajo tres criterios: la temporalidad, sucesos que marcaron algún acontecimiento a través del tiempo, funcionalidad, donde se observa el comportamiento o la operatividad de ciertos elementos y, por último, el objeto de estudio, el cual es de completo interés para la investigación. En el Anexo 1 puede consultarse la estructura y las entrevistas completas.

Análisis de Datos

[1] Una estrategia en la metodología cualitativa que se utiliza para el rastreo cuando son grupos pequeños es la bola de nieve, donde una persona le provee al investigador el nombre de un segundo que pueda aportar a la investigación, este segundo hace lo mismo y, así sucesivamente. Esta estrategia ayudó a encontrar personas que participaran en el sector automotriz o de autopartes, quienes han aportado experiencias interesantes que suman a la investigación.

Se obtienen datos que permiten analizar las relaciones entre empresas y las condiciones laborales. En esta fase de la investigación se ha realizado un trabajo exhaustivo en la búsqueda de datos, donde se revisó el DENUE, el SCIAN, la ENOE y lo Censos Económicos, aún tras analizarlos había dudas sobre cual utilizar y por qué. Después de revisar cada una de las bases de datos y sus respectivas metodologías se decide que lo más viable es analizar los censos económicos porque muestran variables homogéneas desde el 2003, los años censales que se toman en cuenta son 2003, 2008, 2013 y 2018.

Además, se exploró una herramienta que maneja el INEGI, el SAIC en este sistema se presentan tabulados interactivos, este da la opción de hacer una búsqueda especializada en los censos donde se puede seleccionar el año, el área geográfica, actividad económica, variable censal, estrato de personal ocupado e indicadores, con un total de 98 variables y 84 indicadores. La información está ordenada bajo el SCIAN del 2018. Permite la exportación de los datos en formatos XML y CSV lo que hace un sencillo manejo en Excel.

La primera vez que se generó la base de datos se realizó con el objetivo de observar la relación entre empresas, por sector y por tamaño con la intención de visibilizar las relaciones de subordinación y dependencia, se descargaron los datos a nivel nacional, por estado y por municipios. Además, se buscaba información de clase, esto quiere decir con 6 dígitos porque se determinó que era el grado con mayor especificidad. Por último, se descargó por estrato esto quiere decir por el tamaño de las empresas, principalmente porque se buscaba contrastar las características de las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES) en relación con las grandes. Sin embargo, al comenzar a analizar los datos se observaron varias problemáticas.

La primera, cuando se intenta encontrar información por estrato separando a las PYMES de las grandes, se observa que la mayoría de las empresas registradas en los censos aparece sin estrato, y muy pocas son clasificadas entre aquellas con menos de 250 trabajadores por lo que es casi imposible hacer este análisis. La segunda, no hay suficiente información por clase, sin embargo, cuando se buscaba por rama (4 dígitos) sí se obtiene, esto explica por qué la mayoría de los autores que estudia parte de la manufactura lo hace por rama, en este caso las ramas seleccionadas son: Rama 3361 Fabricación de automóviles y camiones y Rama 3363 Fabricación de partes para vehículos automotores. La tercera y última, es que al intentar trabajar por municipios hay poca información, no obstante, cuando se busca por estado sí se encuentra.

Es por estas razones que se llega a las siguientes determinaciones: no se analizan las relaciones por estratos sino por industrias, haciendo un contraste entre la gran industria automotriz y la industria de autopartes. En suma, se usa la información por ramas y no por clase, y finalmente no se hace por municipio sino por estados, en este caso, Puebla, por el hecho de que hay municipios donde sí hay empresas, pero no se encuentra un solo dato registrado en los censos. Además, se hacen algunas observaciones a nivel nacional para dar un contexto general.

Tablas cruzadas

Una vez que se definió que datos se usarían y por qué, se realizan tablas cruzadas con las diferentes variables censales.

Una vez que se descargó la base de consulta donde se encuentra la información completa a nivel nacional y estatal con las variables e indicadores seleccionados, se comienzan los ejercicios de análisis.

Las variables censales que se consultan y se analizan son las siguientes: Unidades económicas, personal ocupado, personal dependiente de la razón social, personal remunerado, propietarios, familiares y otros trabajadores no remunerados, personal no dependiente de la razón social, horas trabajadas por personal ocupado, producción bruta total en millones de pesos, consumo intermedio, valor agregado censal bruto, inversión total y total de remuneraciones.

Mapeo

Por otra parte, se realiza el mapa de la zona donde se encuentran las empresas de ambas industrias con dos objetivos: el primero, es localizar a las empresas en un espacio físico por su ubicación, y poder distinguir entre las de autopartes y la ensambladora, conocer dónde están, en este caso si únicamente se instalaron alrededor de la empresa, en el clúster automotriz o si con el paso del tiempo se extendieron por toda la región. El segundo, se trata de poder observar cómo se ha transformado la región a partir de la llegada de ambas industrias, por ejemplo: si han crecido las vías de comunicación, si se conectan entre sí, si los trabajadores se establecen por el norte de la ciudad y cómo es que todo esto ha ocasionado una configuración logística en el modo de producción y en el modo de vida de los trabajadores, estos puntos permiten analizar la relaciones entre empresas y las formas de vida que mantiene la fuerza de trabajo.

La elaboración de los mapas en un primer momento se plantea la opción de descargarlos del DENUE, haciendo la especificación por ramas, ya que este directorio brinda la herramienta para poder hacerlo, no obstante, a la vista los mapas se observan bastante simples por lo que se busca un programa que se especialice en el mapeo. Es por ello por lo que se decide usar QGIS, este es un software de información geográfica de uso libre. La información que se utiliza en este sistema puede provenir de cualquier parte, sin embargo, es un requisito indispensable para mapear que los datos cuenten con coordenadas geográficas por lo que se decide usar la información que maneja el de DENUE. Una de las barreras en la elaboración, es que el programa trabaja con datos en formato ESRI Shapefile (SHP), el DENUE es la única fuente que cuenta con este tipo de datos, sin embargo, los presenta únicamente desde 2015.

Conclusiones Capítulo 1

Este primer capítulo permite conocer el contexto por el que han atravesado la industria automotriz y la industria de autopartes que hoy en día se posicionan como unas de la más importantes en el país. Estas participan con un porcentaje importante en el producto interno bruto, donde también se capta una elevada inversión extranjera directa y genera un gran número de empleos.

Desde la llegada de Ford a nuestro país, la industria automotriz se ha expandido, en gran medida, gracias a que ha encontrado las condiciones ideales para su desarrollo. Las empresas de autopartes a su vez se han organizado en torno a las grandes ensambladoras, como los son las que se encuentran en Puebla, con el objetivo de cumplir los requisitos en la producción.

Desde este primer capítulo, se pueden a observar las relaciones que se dan entre empresas de autopartes y la ensambladora, donde se enuncian ciertas problemáticas que se manifestaron, de manera particularmente acentuada, durante la pandemia y cómo es que algunas proveedoras atravesaron dificultades para poder subsistir mientras que la gran ensambladora ha implementado, una especie de estrategia que consiste en paros técnicos para evitar pérdidas en la producción, y contrarrestar la falta de suministros. Situación que, afecta de diferente forma a las empresas, siendo las proveedoras y en general los trabajadores de ambas industrias los más afectados. Esto debido a que deben de ir al ritmo de la gran ensambladora, aunque estas proveedoras posean menos recursos, lo que las sitúa en un lugar desfavorable.

Todo esto ha dejado ver que aquello que sucede en la gran ensambladora, se extiende a las proveedoras. Inclusive se ha transformado el entorno con desarrollo urbano en la región que se adapta a las necesidades de la producción. Todo esto impacta en la vida de los trabajadores. Por lo que se observa una especie de reacción en cadena, donde el impacto llega demasiado lejos.

Por otra parte, las entrevistas han resultado sumamente importantes e interesantes para el proyecto de investigación, brindan un primer acercamiento a las voces de los trabajadores y con ello a su experiencia sobre cómo se han dado las condiciones laborales durante la pandemia. Además, han generado una serie de preguntas que servirán como guía y se intentarán responder.

Por último, con la descripción de las herramientas que se utilizan a lo largo de la tesis se plantea la manera en que se aborda la problemática planteada y las estrategias que son útiles para conocerla y analizarla.

En el apartado siguiente se revisa la propuesta teórica de quienes abordan las relaciones entre empresas, es parte del sustento de toda la investigación, esto permitirá más adelante analizar el caso de estudio que se trabaja: las proveedoras de la ensambladora en Puebla. Además, se analiza el término de Cadena Global de Valor bajo el discurso dominante, desde el que se ha impulsado el despliegue las cadenas de suministros con la idea de crecimiento y desarrollo económico de las regiones. Sin embargo, se presenta un contraste de esta visión a partir de recuperar a quienes poseen una interpretación crítica hacia las mismas y la manera en que dan cuenta sobre la posibilidad de observar relaciones desiguales entre empresas que pertenecen a los mismos sectores y donde el sector automotriz parece ser el ejemplo perfecto para el análisis de estas relaciones.

CAPÍTULO 2. RELACIONES DESIGUALES ENTRE EMPRESAS CAPITALISTAS

A lo largo de esta investigación, se retoma la ontología del método dialectico marxista como proceder del pensamiento, del que da como resultado su existencia, siendo un proceso "(…)en el que se parte de un concreto abstracto (el fenómeno que se nos presenta) y, a partir de establecer las múltiples determinaciones que el objeto actual ha registrado en sus historia, se puede llegar a un abstracto concreto, a un concepto que, al contener todas las determinaciones que el objeto ha tenido en su historia, proporciona su connotación en el presente" (Borsotti, 2005, p.24). Esto, atravesando de lo simple (la determinación o concepto) a lo complejo (totalidad concreta), recordando que "El acto de la abstracción es analítico, en el sentido que separa de la "representación plena" uno a uno sus múltiples contenidos noéticos (momentos de la realidad de la cosa misma); separa una parte del todo y la considera como todo. El considerar una "parte" como "todo" por la capacidad conceptiva de la inteligencia, es la esencia de la abstracción." (Dussel, 1985, p.51). Siendo lo más básico de la realidad (la esencia misma), con el propósito de ir a lo largo del camino estableciendo conceptos y más tarde poder llegar a categorías, con la finalidad de transitar como tercer paso a lo concreto pensado a través del proceso de abstracción de las determinaciones, distinguiendo por supuesto entre lo real (aquello que acontece más allá de ser pensado) y lo pensado (lo mental, las creaciones).

Desde ese proceder metódico, el objetivo del segundo capítulo es mostrar, a nivel teórico-categorial e histórico, la problemática que se da en torno a las relaciones entre empresas como una condición imperante en la sociedad capitalista desde sus orígenes y hasta nuestros días. Para el análisis, adquieren particular relevancia las expresiones concretas contemporáneas de estas relaciones desiguales, ubicables de manera clara y amplia al interior de las denominadas cadenas globales de valor, entendidas como condicionantes de la dinámica que actualmente adquieren las formas en que se presenta la producción capitalista a escala global.

En el primer apartado de este capítulo que lleva por nombre "Las relaciones desiguales entre empresas en el modo de producción capitalista: configuración de la relación capital-trabajo", se realiza un análisis sobre las relaciones que se han dado a través de la historia entre las industrias en el modo de producción capitalista. En él se muestran las reconfiguraciones que han surgido en la organización de la relación capital-trabajo. Se menciona el inicio de estas

transformaciones a partir del taller artesanal, seguido de la cooperación y la aparición del taller automático que dio paso al desarrollo de la gran industria, haciendo visibles los cambios en la agricultura y la manufactura, cruzados por la división del trabajo y la explotación. También se retoma el concepto de subsunción, desde el que se hace una analogía para pensar a la situación actual y la relación entre empresas de diferente tamaño, lo que en este trabajo está en función de la composición orgánica del capital.

En el segundo apartado que lleva por nombre "La producción capitalista como condicionante de la relación entre las empresas", se revisa la propuesta teórica y la postura de autores, no únicamente contemporáneos, que hacen referencia a las relaciones que existen entre empresas. El objeto de esta sección es aportar el sustento teórico de la investigación, el cual se usa a lo largo de todo el trabajo para poner en manifiesto las relaciones interempresariales que se analizan a nivel concreto. De manera particular, se retoman autores como Karl Marx, Anwar Shaikh, David Harvey, entre otros, que contribuyen a la construcción de una interpretación sobre dichas relaciones. Si bien Karl Marx en "El capital" analiza el modo de producción capitalista del siglo XIX y hoy en día ese modo de producción se ha transformado bajo la lógica que ha guiado la acumulación de capital, no se debe perder de vista que su análisis teórico brinda la posibilidad de analizar las estructuras fundamentales y los cambios que se han dado en la modernidad, por lo que se considera pertinente retomar algunas de sus propuestas que hacen alusión al tema de interés. En conjunto, los autores mencionados, logran hacer visibles, a nivel abstracto y concreto, las relaciones desiguales que se han forjado entre las empresas e industrias, que si bien no es un fenómeno nuevo poco se habla sobre él.

El tercer apartado se titula "Las Cadenas Globales de Valor (CGV) como la tendencia contemporánea predominante de fragmentación de la producción". En él se realiza un análisis sobre las CGV con el objeto de mostrar su funcionamiento, ya que se expresa de manera concreta la distribución del proceso de producción de una mercancía que participa como un componente y pasa por diferentes empresas hasta armar un bien final, lo que pone en evidencia las diferencias que hay entre empresas, dependiendo de su producción, y del eslabón al que pertenecen. Se presentan autores que les atribuyen numerosos beneficios bajo un discurso claramente dominante, ya que en los últimos años se ha impulsado a que las empresas formen

parte de los eslabones productivos de las CGV bajo el argumento de que si lo hacen promoverán el desarrollo y crecimiento económico de la zona o región en la que participen.

El cuarto apartado que lleva el título "Critica a las Cadenas Globales de Valor como espacio concreto para observar las relaciones desiguales entre empresas y la precarización laboral" se encuentra divido en dos partes que presentan una postura más crítica hacia este tipo de encadenamientos cuyo planteamiento es que en realidad hacen crecer la desigualdad, donde las condiciones en que se desenvuelve la fuerza de trabajo no son las mejores y, además aumentan la dependencia entre empresas. Aquellas empresas que funcionan como proveedoras se enfrentan a más elementos en contra que a favor en su participación en estas CGV. Inclusive, bajo la óptica de algunos autores las CGV podrían llamarse "Cadenas globales de pobreza", esto porque reproducen formas de explotación y precariedad en la fuerza de trabajo. Por último, se incorpora el término de logística, el cual contribuye a analizar los cambios que se han dado geográficamente, en la producción y en las formas de vida con la llegada de estos encadenamientos, donde el trabajador se adapta a las necesidades del capital, visto como una máquina más de la fábrica.

2.1 Las relaciones desiguales entre empresas en el modo de producción capitalista: configuración de la relación capital-trabajo.

Este apartado hace un esfuerzo por reflejar la relación capital-trabajo que cruza diversas industrias tomando en cuenta la manera en que se relacionan las distintas entidades productoras de mercancías al interior de las industrias y entre industrias. El interés central se encuentra en ubicar la dinámica que existe entre entidades productoras de mercancías con diferente composición orgánica de capital y que, para la presente investigación, se encuentran representadas por empresas de diferentes industrias o que participan con diferentes roles en la producción. Con una intención de ilustrar este tipo de relaciones, se hace referencia a fenómenos históricos como la cooperación, seguida de los primeros vestigios de la industria hasta llegar a la gran industria, poniendo en el centro de este transitar a las relaciones que se forman entre las empresas.

Además, a través de diversos estudios, se ha ubicado que el proceso capitalista de producción se ha dado de dos formas básicas, las cuales esconden ciertas particularidades:

> "La primera consiste en reunir en un taller, bajo el mando del mismo capitalista, a trabajadores pertenecientes a oficios artesanales[2] diversos e independientes, por cuyas manos tiene que pasar un producto hasta su terminación definitiva. Un coche, por ejemplo, era el producto global de los trabajos efectuados por un gran número de artesanos independientes[3]: carreros, guarnicioneros, tapiceros, cerrajeros, latoneros, torneros, pasamaneros, vidrieros, pintores, barnizadores, doradores, etc. La manufactura[4] de coches reúne a todos estos artesanos diversos en un taller, donde pasan a trabajar simultánea y organizadamente. No se puede dorar un coche, por cierto, antes de que este hecho. Pero si se fabrican muchos coches al mismo tiempo, es posible dorar continuamente una parte de los mismos, mientras otra parte recorre una fase anterior de los procesos de producción. Mientras tanto, nos hallamos aún en el terreno de cooperación simple, que encuentra, preexistiéndola, su material humano y las cosas que requiere" (Marx, 1984, p. 209).

Se dan transformaciones importantes en poco tiempo, no obstante, el procedimiento para terminar la producción de una mercancía es complejo por lo que aún se necesitan varios trabajadores para ello.

Al hacer referencia a oficios en particular, se observa que:

> "El tapicero, cerrajero, latonero, etc., que solo se ocupa en la fabricación de coches, al perder la costumbre pierde también poco a poco la capacidad de ejercer su antiguo oficio artesanal en toda su amplitud. Por otra parte, su actividad, ahora unilateral, asume la forma mejor adecuada para el campo de acción restringido. Originariamente la manufactura de coches aparecía como una combinación de oficios artesanales interdependientes. Poco a poco se convierte en una división de la producción de coches en las diversas operaciones particulares que la componen, cada una de las cuales cristaliza en función exclusiva de un obrero, siendo ejecutada la totalidad de las mismas por la asociación de esos obreros parciales" (Marx, 1984, p. 410).

---

[2] Para poder estudiar a la industria y los métodos de producción, es importante remontarse a un pasado bastante lejano, que si bien parece muy distante de lo que hoy conocemos en la producción, se pueden observar los eslabones que precedieron a los procesos actuales, "La transformación de materias primas ha existido desde tiempo inmemorial; el hombre primitivo ya salaba, secaba o ahumaba sus alimentos, transformándolos en productos cuyas características y propiedades son muy distintas de las materias altamente perecederas de las que parten. Estos procedimientos, que se fueron desarrollando en el curso del tiempo, pueden considerarse como los primeros pasos de la industrialización, la cual consiste precisamente en la sucesiva adición de valor agregado a las materias primas o semi-elaboradas, por medio de operaciones que van aumentando la complejidad y, en la medida en que se amplían o perfeccionan, van generando nuevas actividades manufactureras (Martínez del Campo, 1985, p. 15).

[3] Antes del modo de producción capitalista que hoy conocemos, lo que precedió fue el artesanado que contaba con otras características, en éste se practicaban los oficios donde participaban maestros y aprendices, dentro de los gremios se aprendían diversas actividades con herramientas manuales, teniendo control en todo el proceso productivo, conociéndolo de principio a fin y aunque había destellos de la mecanización aún no se encontraban fácilmente en la producción.

[4] La manufactura propiamente dicha se distingue a partir del siglo XVI hasta el XVIII, en este período es donde "La cooperación fundada en la división del trabajo asume su figura clásica en la manufactura. En cuanto forma característica del proceso capitalista de producción, predomina durante el período propiamente dicho (…)" (Marx, 1984, p. 409), la división del trabajo surgió en el modo de producción capitalista, ya que antes, cuando existían los artesanos la mercancía pertenecía a ellos, teniendo la posibilidad de decidir si se vendía o no, por lo que no existía una relación de explotación.

En ese ejemplo, se hace visible la nueva división del trabajo[5] que fue permeando en los diversos campos industriales, en especial en las grandes fábricas que fueron aumentando el volumen de su producción. Dicha situación alejó al artesano de poder producir una mercancía en su totalidad, lo que dio pie al aislamiento de actividades, produciendo cada uno únicamente una parte del todo, dejando atrás la producción individual, abriendo paso a la producción social. En este conjunto se realizan diversas operaciones en las que cada obrero se encuentra uno junto a otro para completar el proceso de producción de una mercancía.

Con el paso de los años, a medida que el consumo creció y se tuvo que incrementar la producción en varias partes del mundo, especialmente en Europa este proceso se consolidó separando las operaciones, automatizando y delegando actividades específicas a cada obrero, las cuales repetiría día a día con la finalidad de perfeccionarlas y reducir el tiempo en que las llevaba a cabo.

Se dice que la mercancía "(…) comienza a ser producida en uno de los extremos del taller y termina de serlo al mismo tiempo, en el extremo opuesto" (Marx, 2005, p. 29), por lo que este proceso es un elemento que subsume a los trabajadores desde la forma más elemental, despojando al trabajador de la posibilidad de producir una mercancía. Su propia capacidad de trabajo es la que produce dicho efecto, se da una dominación por parte del proceso mismo, esto ocasiona la consolidación de todos los procesos que se deben realizar para la producción de las mercancías.

Con el paso del tiempo, la producción misma se va transformando. En el presente, las grandes empresas ya no son productoras directas de mercancías en su totalidad, en la mayoría

[5] La división capitalista del trabajo es definida como: "Las distintas operaciones que el trabajador ejecuta una tras otra en la elaboración de su obra y que se imbrican y se suceden en el tiempo en calidad de modalidades diferentes de su efectividad; las distintas fases por las que atraviesa y en las que varía su trabajo dentro de la empresa patriarcal o estatal son separadas en la división del trabajo que caracteriza a la producción capitalista, aisladas una de otras como operaciones o procesos dependientes. Esta independencia se consolida, se personifica, por el hecho de que cada uno de esos procesos, simples, monosilábicos se convierten en la función exclusiva de un trabajador determinado o de un número determinado de trabajadores. Los trabajadores son subsumidos bajo estas condiciones aisladas. No es el trabajo el que se reparte entre ellos: son ellos lo que son repartidos entre los distintos procesos" (Marx, 2005, p. 27), el trabajador ya no es un productor directo de mercancía, solo realiza un parte. La producción de mercancías necesita a más de uno para poder ser elaborada, siendo ahora el obrero un componente más, apuntándolo como "un accesorio más del capital", siendo ya solo parte del proceso, ya que ahora está formado por diversas operaciones que se complementan, la especialización formó parte primordial en este proceso, ya que entre más especializado era un obrero, más piezas o partes de la mercancía podía elaborar.

de los casos solo produce una parte o inclusive únicamente ensambla. Son principalmente las empresas proveedoras las que quedan subordinadas y funcionan bajo ciertas condiciones impuestas por las grandes empresas. La mercancía comienza siendo producida en una empresa proveedora y es terminada en otra gran empresa. Esta división primero ocasionó que los procesos de producción fuesen separados, pasando a ser partes aisladas y aparentemente independientes entre sí. Cada parte del proceso se convirtió en parte exclusiva de un grupo de trabajadores o, inclusive, de un solo trabajador. Con el paso del tiempo se ha separado aún más, desarticulando el proceso, donde tienen que participar un conjunto de empresas para producir una mercancía final.

El cambio en la manufactura fue determinante, ya que, si bien se observa la pérdida de autonomía por parte de los artesanos, en donde ahora únicamente elaboran una parte del producto, son ellos quienes tienen que complementar una actividad con otra para producir la mercancía final. El hombre sigue siendo necesario para el proceso productivo, ya que por más automatización que se implemente, la mano humana realiza funciones primordiales y el artesanado, aún segregado, continúa llevando a cabo la cooperación.

Además, "El modo de producción capitalista es un modo de producción específico" (Marx, 2005, p. 25), en donde ha sido visible una transición, que fue de lo artesanal a la conformación de empresas, donde la producción dejó de ser un proceso independiente e individual y se dio la cooperación, convirtiéndose en un producto social por parte de artesanos. La rama de la manufactura ha sido protagonista en dicha transformación, ya que fue donde se notaron grandes cambios, siendo posiblemente el precedente histórico de la conformación de empresas dedicadas a producir partes del bien final, donde se la concentró un número no tan elevado de trabajadores en la producción.

Hay que recordar que la cooperación surge como contraparte de la producción individual, donde "La fuerza productiva social que resulta de la cooperación es gratuita. Los trabajadores individuales o, mejor dicho, las capacidades de trabajo se pagan en términos singulares. Su cooperación, la fuerza productiva que resulta de ella no se paga" (Marx, 2005, p. 22). Es posible realizar una analogía con respecto a la subordinación, recuperando el concepto de subsunción, el cual menciona lo siguiente "Subsumir formalmente al proceso de trabajo, es ponerlo bajo su control, consiste en que el trabajador pasa a estar bajo vigilancia y por tanto el

mando del capital o del capitalista" (Marx, 2005, p. 19). Por consiguiente, la subsunción formal es el proceso de trabajo que subsume al trabajador al capital y el capitalista es él vigilante o medio para lograrlo mediante la explotación del trabajador.

Con el paso de los años, se vuelve más difícil ver que una sola persona pueda producir toda una mercancía. Es por ello por lo que también en las nuevas industrias las fuerzas productivas que surgen terminan siendo gratuitas y, aunque es en menor escala, una vez que los trabajadores participan en el proceso de trabajo real ya no se pertenecen a ellos, sino que pasan a ser parte del capital. Si se habla sobre la cooperación que actualmente se da entre empresas de diversos tamaños, esta surge en la realización de la mercancía que está dada automáticamente ahora entre las empresas, unas que tienen el papel de proveedoras y otras que funcionan como ensambladoras. Aquí la cooperación es gratuita para los grandes capitalistas, quienes se ven favorecidos con esta nueva dinámica donde las empresas proveedoras quedan subsumidas por el gran capital, por lo que podría llamarse la subsunción del neoliberalismo.

Otro elemento que no se puede dejar de lado y es preciso abordar en este momento, es el tema de la explotación de los trabajadores, ya que por lo general se piensa este fenómeno como un factor interno en el proceso de producción que, sin embargo, puede ser ocasionado por causas aún más profundas:

> "La explotación del trabajo se intensifica tanto en la manufactura como en la producción artesanal que se transforma en la industria casera al servicio del fabricante, el manufacturista o el comerciante. Del mismo modo, la producción casera campesina pre-capitalista se transforma en producción capitalista casera. La intensificación de la explotación es provocada por dos causas fundamentales: 1) los obreros desplazados de las grandes industrias se vuelcan hacia la manufactura y la industria casera, con lo cual se produce una gran competencia entre ellos mismos y disminuye el salario por debajo de cualquier mínimum; 2) solo por medio de una excesiva explotación del trabajo, la manufactura y la industria casera pueden subsistir en una lucha desigual con la producción maquinizada" (Rosenberg, 1985, p. 314).

Esto es un elemento primordial, ya que se visibiliza cómo a través de la historia hubo transformaciones en las industrias caseras casi en conjunto con la manufactura. Esto trajo como resultado la movilización de un gran número de trabajadores del campo que se trasladó hacia las grandes ciudades incursionando en este sector, en especial porque era uno de los que más crecía, ocasionando una disminución sustancial en el salario y estableciendo una vez más condiciones desfavorables para los mismos; el segundo punto, hace referencia a que únicamente al existir dicha explotación podían de alguna forma competir contra la producción maquinizada de las grandes industrias, ya que la maquinización se estaba insertando a un ritmo impresionante

en diferentes sectores, alejando cada vez más el trabajo vivo en las fábricas a pesar de que, como ya se mencionó, hasta la actualidad es elemental el trabajo que ejerce por sí mismo el ser humano en todas las empresas.

En este punto es importante mencionar al taller automático, debido a que el sistema capitalista promueve la especialización con la finalidad de poder extraer la mayor plusvalía posible. Es el taller automático el parteaguas, ya que desde su conformación "No es el trabajador el que emplea las condiciones de trabajo, sino estas condiciones las que emplean al trabajador" (Marx, 2005, p. 37). La máquina ahora toma un papel determinante que algunos inclusive ponen por encima de la capacidad humana, no obstante, es importante recordar que la generación de valor solo depende de la fuerza de trabajo, la máquina solo transfiere su valor. Por lo que:

> "(…) no reemplaza al obrero, sino que aumenta su capacidad productiva, torna abstracto el proceso de trabajo, elimina la experiencia artesanal de dicho proceso, disminuye la proporción del salario en el valor por unidad de producto, permite al capitalista (como propietario de la máquina) dominar el proceso mismo arrebatándoselo al obrero que ahora es más prescindible, intercambiable." (Dussel, 2013, p. 172).

La máquina va intrínsecamente unida al taller automático, sin embargo, es importante enfatizar que las empresas no tan grandes muchas veces no cuentan con alta tecnología o es casi nula u obsoleta, aun así, llegan a generar más valor en su producción y muchas veces se transfiere a las grandes industrias. Por lo que, "el taller automático aparece en lugar de: 1) la manufactura basada en la división de trabajo; 2) la empresa artesanal independiente" (Marx, 2005, p. 41), y los desplaza, ya que ahora con esta nueva implementación es "más repartición de trabajadores entre máquinas especializadas que división de trabajo entre capacidades de trabajo especializadas" (Marx, 2005, p. 43). Ello dio como resultado la subsunción del trabajador ante la máquina, situación que, a lo largo de la historia y con grandes producciones en masa, se ha ido acentuando cada vez más.

Se puede ver que la gran industria adoptó este elemento, transformándolo y acondicionándolo a sus necesidades. Así pues, a las proveedoras se les ha exigido contar con alta tecnología para poder alcanzar los índices de calidad y tiempo. Además, las grandes empresas han logrado reducir su número de trabajadores, distribuyendo a este ejército de mano de obra en las empresas proveedoras que trabajan para ellos, deslindándose de los derechos de estos trabajadores, acortando así la parte de esta jornada global.

La agricultura y la manufactura, que estaban suscritas a la división del trabajo, tienen nuevas configuraciones en donde "(…) las máquinas entran en lugar de ciertos procesos, mientras que otros si bien se conectan con ellos interrumpen la secuencia mecánica y requieren del trabajo humano no solo para la vigilancia del proceso mecánico sino también para la producción misma" (Marx, 2005, p. 39). Ello dio como resultado la desvalorización de la capacidad del trabajo especializado, ya que ahora son las máquinas las que la realizan y el ser humano pasa a ser un apéndice de esta. La máquina pasa a desplazar al trabajador ya sea en el taller automático o en el artesanal. Inclusive se puede hacer alusión a lo siguiente, "No reducir la jornada de trabajo individual -la parte necesaria de la misma-, sino el número de trabajadores, es decir, la jornada de trabajo compuesta de las muchas jornadas de trabajo individuales: acortar la parte necesaria de esta jornada global" (Marx, 2005, p. 53), donde lo único que se reduce es el número de trabajadores y provoca el aumento del ejercito industrial de reserva.

Por último, al hacer referencia a los talleres y a la técnica, así como a las industrias de menor tamaño en la historia, se puede mencionar que:

> "Mientras en los talleres individuales imponen uniformidad, regularidad, orden y economía, con el enorme estímulo que imprimen a la técnica los límites y la reglamentación de la jornada de trabajo aumentan la anarquía y las catástrofes de la producción capitalista en general, la intensidad del trabajo y la competencia de la maquinaria con el obrero. Junto con las esferas de la pequeña industria y el trabajo a domicilio, destruyen los últimos refugios de los <<sobrantes>> y, con ello, la válvula de seguridad de todo el mecanismo social hasta entonces vigentes. Con las condiciones materiales y la combinación social del proceso de producción, maduran las contradicciones y antagonismos de su forma capitalista, y, por tanto, simultáneamente, los elementos creadores de una nueva sociedad y los factores destructores de la vieja. (II.247-248,525-526) (Harvey, 2010, p. 230).

Todo apunta a la transición que se dio, haciendo énfasis en el hecho de que se estaba formando una sociedad con características singulares, donde sin duda las fábricas estaban jugando un papel protagónico que más tarde se consolidarían en el núcleo del capitalismo.

2.2 La producción capitalista como condicionante de la relación entre las empresas

A lo largo de este apartado, se retoman elementos para observar la manera en que la relación desigual que existe entre empresas está condicionada por la forma en que se organiza actualmente la producción de mercancías dentro del modo de producción capitalista. Se parte del hecho de que la relación capital-trabajo, que caracteriza al modo de producción capitalista, se ha reconfigurado a lo largo de su historia ante distintos momentos de tensión y lucha tanto entre clases como al interior de estas, así como ante momentos de crisis de sobreacumulación

de capital, lo que a su vez ha condicionado la dinámica que adquiere hoy la producción de mercancías. Anwar Shaikh menciona de forma general que "En esta construcción, la producción es un proceso desarticulado llevado a cabo por una entidad intangible llamada empresa, que contrata "medios de producción llamados capital y trabajo con el propósito de elaborar un producto" (1990, p.32). Además, una definición más extensa que aportó Marx dice que:

> "La producción capitalista, sólo comienza, en rigor, allí donde el mismo capital individual emplea simultáneamente una cantidad de obreros relativamente grande y, en consecuencia, el proceso de trabajo amplía su volumen y suministra productos en escala cuantitativamente mayor. El operar de un número de obreros relativamente grande, al mismo tiempo, en el mismo espacio (o, si se prefiere, en el mismo campo de trabajo), para la producción del mismo tipo de mercancías y bajo el mando del mismo capitalista, constituye histórica y conceptualmente el punto de partida de la producción capitalista. En lo que respecta al modo de producción mismo, por ejemplo, en sus comienzos la manufactura apenas se distingue de la industria gremial del artesanado por el mayor número de obreros que utiliza simultáneamente el mismo capital. El taller del maestro artesano no ha hecho más que ampliarse" (1984, p.391).

A causa de la transición gradual del taller artesanal manufacturero con el traslado del maestro hacia la fábrica con un gran número de trabajadores el cambio fue inevitable. Este suceso fue visible sobre todo a finales del siglo XIX, debido a que la producción y el consumo aumentaron considerablemente en diversas partes del mundo en un periodo de tiempo relativamente corto, lo que provocó evidentes cambios en la producción y trajo consigo cambios técnicos y sociales.

El sistema capitalista actual ha logrado adaptarse mediante diferentes reconfiguraciones con la finalidad de conseguir su propio beneficio, lo que hace evidente que el modo de producción capitalista se formó en conjunto con otros modos de producción. Y, si bien una característica que parecía fundamental dentro de las fábricas era un número relativamente grande de trabajadores, a lo largo de la historia se ha demostrado que no parece ser una condición necesaria, pues se han creado empresas con un número reducido de trabajadores que reproducen mecanismos similares pero no iguales: producen mercancías bajo el control de pequeños capitalistas en busca de la venta de sus mercancías para la obtención de plusvalía que, sin embargo, es mucho menor en proporción con las grandes empresas; por otro lado, la relación que existe dentro de estas empresas entre capitalista y obrero también parecen ser distintos, aunque siempre mediada por la explotación del primero hacia el segundo.

A pesar de que pocos autores han hablado sobre la dinámica desigual que ha existido entre empresas, existen quienes han hecho un esfuerzo por visibilizarla, a través de sus

investigaciones hacen observaciones sobre las relaciones que surgen entre empresas desde diferentes perspectivas. Shaikh enfatiza el hecho de que "En el capitalismo moderno se dice que unas cuantas empresas poderosas dominan cada industria, y que, al restringir el producto y elevar los precios, pueden redistribuir los ingresos a su favor a costa de los trabajadores y de las pequeñas empresas capitalistas" (1990, p.59). En el caso de la industria automotriz, podríamos señalar a las grandes ensambladoras como aquellas grandes empresas que dominan en las que hoy conocemos como CGV. Shaikh hace visible la relación desfavorable de los trabajadores de ciertas empresas en el encadenamiento productivo, donde se observa que, aunque las empresas por sí mismas cuentan con los rasgos intrínsecos del capitalismo, las más grandes y poderosas se ven fuertemente favorecidas, ya que tienen la posibilidad de condicionar a los más pequeños o, en este caso, a aquellas que participan como proveedoras de ciertos componentes. En adición, hace referencia al valor que producen según el tamaño y el rol de inserción que poseen en el encadenamiento productivo, señalando que "Dentro de la categorial general de producción, surge una diferencia adicional entre actividades que producen plusvalía (es decir, que producen trabajo excedente para un empleador capitalista) y las que producen valor (pequeños productores de mercancías) o valores de uso para uso directo" (1990, p.49). Aquí es donde se realiza una distinción entre las empresas que producen trabajo excedente y aquellas que generan valor, en este caso las proveedoras son aquellas donde a través del trabajo generan valores de uso[6].

Por su parte, David Harvey habla de manera general sobre la relación desigual que existen entre empresas, donde en este caso señala a la industria textil y a la industria automotriz

[6] "La utilidad de una cosa la convierte en valor de uso. Pero esa utilidad no es nada que flote en el aire. Condicionada por las propiedades del cuerpo de la mercancía, no existe sin ellas. Por tanto, el cuerpo mismo de la mercancía, como hierro, trigo, diamante, etc., es un valor de uso, un bien. Ese carácter suyo no depende de que la apropiación de sus propiedades útiles le cueste al hombre mucho o poco trabajo. Al considerar los valores de uso se presupone siempre su determinación cuantitativa, como, por ejemplo, docenas de relojes, codos de lienzo, toneladas de hierro, etc. Los valores de uso de las mercancías suministran el material de una disciplina especial, la merceología. El valor de uso no se realiza más que en el uso o el consumo. Son valores de uso los que constituyen el contenido material de la riqueza, cualquiera que sea la forma social de ésta. En la forma de sociedad que hemos de considerar constituyen al mismo tiempo los portadores materiales del valor de cambio. El valor de cambio aparece de pronto como la razón cuantitativa, la proporción en la cual se cambian los valores de uso de una clase por valores de uso de otra clase, relación que cambia constantemente con el tiempo y el lugar. Por eso, el valor de cambio parece cosa de azar y puramente relativa, y un valor de cambio interior a la mercancía, inmanente *(valeur intrinsèque)* se presenta como una *contradictio in adjecto."* (Marx, 1976).

como ejemplos de ello. Harvey, quien ha realizado grandes aportaciones a la geografía crítica contemporánea, entre sus numerosos estudios menciona que:

> "La forma que adoptó la llamada <<industria domestica moderna>> (trabajo a domicilio) no tenía de hecho <<en común más que el nombre con la antigua >>. Se había <<convertido en el departamento exterior de la fábrica, de la manufactura o del gran almacén comercial>>. De esta forma, el capital puso en movimiento <<mediante hilos invisibles, otro ejército de obreros a domicilio>>. Marx menciona el ejemplo de una fábrica de camisas <<que emplea a 1.000 obreros fabriles y 9.000 obreros domésticos repartidos por el campo>>. Esa forma de organización del trabajo sigue siendo corriente hoy día, en particular en Asia donde la industria automovilista japonesa, por poner un ejemplo, se basa en una vasta red de subcontratistas domésticos que producen las piezas. Características de esas <<formas modernas de industria doméstica>> es la <<explotación más descarada>>, en parte <<por disminuir la resistencia de los obreros como consecuencia de la dispersión y por interponerse toda una serie de parásitos rapaces entre el patrón propiamente dicho y el obrero>>" (II.196-197,485-486) (2010, p. 224).

Este es un ejemplo muy ilustrativo en el que se puede ver que las relaciones que han surgido entre empresas no son ajenas al desarrollo de la gran industria a lo largo de la historia. Por el contrario, esta ha sacado ventaja de tales relaciones, reproduciendo condiciones desfavorables para la fuerza de trabajo, donde se esconden vínculos de explotación a través del intercambio desigual. En el pasaje citado, Harvey realiza un guiño al pasado, haciendo referencia a las fábricas de camisas que usó Marx para ejemplificar a una lista de obreros casi invisibles en la manufactura. Posteriormente, hace alusión a un ejemplo asiático en la rama automotriz que empata a la perfección con el tema de interés de esta investigación, en el que las proveedoras de autopartes encuentran grandes desigualdades y en donde muchas de ellas se llevan la peor parte de la cadena productiva.

En el mundo hay diversas empresas, en especial en la industria automotriz, que funcionan hoy en día con una gran red de subcontratistas en el sector de autopartes y de prestación de servicios, donde al parecer lo que unos ganan, otros lo están perdiendo a costa de la explotación del trabajador. Esto es el resultado de una lucha incesante de los capitalistas por la obtención de plusvalía disponible, ya que, entre las empresas, generalmente hay algunas que giran en torno a aquellas que se encuentran al inicio de las cadenas, en esos casos existe una transferencia de valor favorable principalmente para las que encabezan las CGV. Por otra parte, los obreros cada día tienen menos oportunidades de manifestar sus inconformidades, su pérdida de derechos laborales es inminente al ser dispersados en un gran número de empresas, normalizando situaciones que ponen en riesgo su salud física y mental como; horarios, ritmos de trabajo en la producción, etc.

Desde el lado latinoamericano, quienes abordan este tema han analizado el hecho de que "Los pequeños negocios constituyen una parte fundamental de las fuerzas empresariales al finalizar el siglo, el surgimiento de las economías de escala con la megaempresa en vez de desplazarlas dio origen a nuevas formas de asociación entre diferentes estratos de empresa" (Ruíz, C., 1995, p.31). Tales autores observan que, sin importar el tamaño de las empresas, se da una fuerte conexión entre ellas, donde las grandes no sustituyeron a las de menor tamaño, ya que generalmente tenían una producción de mercancías diferente con precios más elevados. A pesar de ello, las empresas más pequeñas pueden llegar a funcionar como proveedoras para completar el ciclo de producción, sin embargo, estos autores no toman en cuenta temas como las condiciones laborales que, con el paso del tiempo, se han precarizado cada vez más.

Las relaciones desventajosas entre empresas no han sido totalmente visibilizadas, situación que debe ser observada y estudiada ya que es de gran relevancia, principalmente debido a que existen en México una gran cantidad de empresas que entablan estas relaciones con un sinfín de variantes, donde el sector automotor parece ser ideal para observarlas.

2.3 Las Cadenas Globales de Valor (CGV) como la tendencia contemporánea predominante de fragmentación de la producción capitalista

Para comenzar este apartado, es importante mencionar que las CGV se han insertado en el modelo capitalista con facilidad bajo un discurso dominante que promueve el desarrollo y crecimiento económico. En relativamente poco tiempo, se han expandido ampliamente con ayuda de los Estados y los organismos internacionales, han crecido tanto que participan empresas que se articulan en regiones enteras. En esta primera parte, se hace una reflexión sobre las mismas y del discurso que promueve sus múltiples beneficios para, posteriormente, dar pie a lo que será una postura crítica hacia las mismas. Esto con la finalidad de reflexionar sobre las relaciones desiguales entre empresas y la relación capital trabajo que se da al interior de ellas.

Sobre los encadenamientos mercantiles globales conocidos actualmente como CGV se han elaborado investigaciones, artículos, programas, notas periodísticas, etc. y ha sido uno de los temas más trabajados desde el siglo pasado hasta hoy en día. Algunas de las organizaciones internacionales más importantes como el Banco Mundial (BM), el Fondo Monetario Internacional (FMI) y la Comisión para América Latina y el Caribe (CEPAL), entre otras, han puesto singular atención a estas dinámicas de producción. No obstante, la mirada con la que han

sido abordadas resulta limitada y los beneficios que se les atribuyen han sido demasiado generosos al señalar que son modelos que deberían incorporarse en todos los países para promover el crecimiento económico.

En la mayoría de las investigaciones sobre las CGV se entrecruzan temas como desarrollo, escalamiento social, empresas e inversión extranjera, destacando su potencial productivo y económico. Estos estudios se han realizado entre países, por regiones, por estados o inclusive se han hecho sobre clústeres específicos que involucran ciertas industrias o empresas, solo por mencionar algunos ejemplos se presentan los siguientes: El informe sobre las cadenas de valor mundiales de 2019 publicado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), donde se mencionan los cambios en la gestión de suministros y en los mercados de trabajo. El Global Value Chains in a Changing World en 2013 publicado por Fung Global Institute y Fundación Temasak, que señala a las cadenas como motores en la globalización, así como su importancia en el desarrollo. El último, lleva por título "Impulsar la productividad mediante la integración de las cadenas globales de valor" en 2017 publicado en Estudios Económicos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo (OCDE). Sin embargo, son pocos los que observan a estas cadenas desde una perspectiva crítica y, por crítica se entiende que integren un análisis complejo en el que se interesen por mostrar sus grandes limitaciones y desventajas.

Las cadenas globales de valor están conformadas por grandes empresas que en su mayoría instalan filiales en países diferentes a su país de origen o de aquel en que se encuentra su corporativo central. Generalmente, esta situación hace que surjan relaciones entre proveedores e intermediarios públicos y privados, esto con el objetivo de aumentar las exportaciones. Se establece una fuerte dinámica entre actores locales y globales ya que interactúan entre grandes empresas y aquellas que funcionan como sus proveedoras. Las CGV llevan a cabo funciones de producción y distribución de mercancías, teniendo grandes flujos de valor agregado dentro de ellas. Además, en la lógica del capitalismo contemporáneo se ha establecido que el comercio mundial tiene que ser estudiado involucrando a empresas multinacionales y sistemas de gobernanza, ya que es ahí donde surgen acuerdos, se dan contrataciones masivas de trabajadores y se establecen redes de abastecimiento. La mayoría de los estudios se concentran en sectores específicos y han servido para proporcionar datos e

información acerca de las empresas que participan en estos encadenamientos. Un elemento importante que se ha observado es que las empresas líderes están ubicadas en su mayoría en países desarrollados, donde participan también minorista en la producción. Las empresas que funcionan como proveedoras y se involucran en estas cadenas tienen un papel importante debido a que generalmente manejan los recursos de la región y cuentan con el conocimiento para su manejo en la producción (Gereffi et al., 2001).

Las empresas líderes con el paso del tiempo se convirtieron en multinacionales, en su mayoría se fundaron en el siglo XIX o principios del siglo XX, por lo que su historia ha sido ya bastante larga, por lo general estos conglomerados "(…) ponen su capital industrial o productivo en los países menos desarrollados (…) (Dussel, 2013, p.182). Por ejemplo, Ford fue una de las pioneras en formar parte de este grupo, estableciendo unidades de producción en varios lugares diferente a su país de origen, a México llegó en 1925, siendo la primera empresa automotriz en el país. Con la producción de su auto "modelo T"[7] logró, a diferencia de otras empresas automotrices, expandirse por diversas partes del mundo, en este caso:

> "(…) la casa Ford ya desde sus comienzos dirigió su producción hacia un mercado de masa. Más aún: Ford ha asimilado hasta tal punto la lección de que lo que importa no es la tecnología, sino el carácter de mercancía producto, que ha lanzado una nueva ofensiva hacia los países subdesarrollados basándose en los modelos que han quedado anticuados en los países capitalistas avanzados." (Palloix, 1978, p.57-58)"

Este tipo de empresas reconfiguraron sus unidades de producción, adaptándose a las naciones que los recibieron y que, en su mayoría, son países en vías de desarrollo que les conceden grandes beneficios para hacer crecer su producción y disminuir sus costos, por lo que resultan ser el lugar ideal para expandirse. Entre tales beneficios se encuentran, por ejemplo: la cesión de áreas extensas para establecer su empresa, la condonación de impuestos por varios años, se les ubica en zonas donde abunda el agua y, una de las más importantes, se les brindan condiciones de acceso a mano de obra barata. Se debe tener en cuenta que, "(…) los países subdesarrollados no son sistemas independientes sino parte de una totalidad del mercado mundial donde juegan una función de subordinación (…)" (Dussel, 2013, p.190), aquí, a diferencia de lo que se ha mencionado en la investigación, se hace énfasis en que la relación de

[7] Modelo automovilístico producido por la empresa Ford desde1908, el cual fue el pionero en la producción en cadena a bajo costo. Cuya producción se distribuía principalmente en la clase media de los Estados Unidos.

subordinación no es exclusiva de empresa a empresas sino más bien entre países, y la empresa es la célula que pone en manifiesto estas relaciones desiguales.

Además, la dinámica de las empresas multinacionales presenta un conflicto base:

> "(…) es el del mantenimiento o la eliminación del carácter de "mercancía" en los productos, lo que hace referencia a su consumo masivo. De aquí se desprende la posibilidad de conquistar –mediante filiales- aquellos mercados que ofrezcan las mismas condiciones de renovación de la misma. Lo que sí resultaría difícil sería acceder a mercados en que la transformación del producto de mercancía se efectuase de manera diferente" (Palloix, 1978, p.58).

Por lo que, si bien las multinacionales buscan países con formas similares de producción, los países que reciben a estas filiales intentan, en su mayoría, satisfacer las necesidades y demandas de las grandes empresas, no únicamente contribuyendo a mejorar su producción, sino que también genera el mercado que compra sus productos y las condiciones necesarias para poder exportar a una buena parte de esos consumidores.

Si bien no se pretende profundizar en los procesos de internacionalización del capital, algo sobre lo que la idea anterior habla, se considera fundamental mencionar que las empresas multinacionales han funcionado bajo ciertos lineamientos "(…) respecto a la "mercancía" refleja, al mismo tiempo, una estrategia de valorización de capital a escala internacional." (Palloix, 1978, p.58). Esto quiere decir que:

> "La estrategia de estas empresas multinacionales –como expresión de la estrategia de la internacionalización del capital- se presenta aquí a dos niveles: -El de la estrategia de valorización de capital en el seno del ciclo del capital social de ámbito internacional (aunque el hecho de que el ciclo se desenvuelva en un espacio cada vez más internacional no constituye la característica esencial de la internacionalización); -El de la estrategia de valorización del capital con base en el fraccionamiento de éste (fraccionamiento que ya no está situado en un ámbito nacional, aunque tampoco en este caso la referencia a la internacionalización del ámbito sea suficiente para determinar la internacionalización del capital" (Palloix, 1978, p.58).

Es precisamente en ese esquema en el que puede ubicarse a la industria automotriz, ya que diversas empresas de este rubro han logrado su internacionalización al llevar a cabo una gran fragmentación llevando su capital, sus unidades de producción, en ocasiones fuerza de trabajo e inclusive sus métodos a otros países, estableciendo filiales en diversos lugares. Estos procesos muchas veces son trasladados a las empresas que trabajan para ellos, como lo son las proveedoras de suministros, ya que son estas las que se ajustan a sus necesidades productivas.

Así pues, ante el llamado proceso de globalización que se dio durante el siglo XX, se puede decir que no son únicamente empresas las que participan en CGV, sino que son regiones enteras las que están inmersas en estas formas de producción de mercancías, por lo que este mismo proceso "(…) establece una relación social de dominación de un capitalista sobre otro" (Dussel, 2013, p.175).

Las cadenas globales han surgido en diversas industrias, por ejemplo: la industria alimentaria, la construcción, la aeroespacial, la minería, etc. Sin embargo, la automotriz y la de autopartes, son el caso que se analizan a lo largo de la investigación, ambas muestran una fuerte relación entre la proveeduría y ensamblaje. "Para ser concretos: si bien en general se asume que productos vinculados a la cadena autopartes-automotriz y a la electrónica, en particular en los semiconductores, por ejemplo, son mercancías altamente sofisticadas a las que deberían aspirar los territorios para lograr un proceso de escalamiento (…)" (Dussel Peters, 2018, p. 52), donde se señala podrían verse reflejados procesos de desarrollo y crecimiento en las regiones donde se encuentran con posibilidades de mejora como señala la siguiente cita: "En las GVCS de manufactura avanzada, como las industrias aeroespacial y automotriz, el entendimiento de las capacidades nacionales y de las posibilidades de mejora internacionales" (…) (Gereffi, 2018, p.30) son situaciones que pueden surgir o al menos eso menciona este discurso.

Se presentan a continuación algunos planteamientos desde la visión de los grandes organismos internacionales y algunos autores, con el objetivo de entender su funcionamiento y cómo se han presentado ante la idea de que impulsan el desarrollo económico y social. Se debe tener en cuenta que, "(…) las CGV son resultado de segmentos y organizaciones industriales con características diferentes: en cadenas específicas, por ejemplo, los segmentos de investigación y desarrollo pueden apropiarse de un valor agregado muy superior al segmento especializado en el ensamblaje de partes y componentes" (Dussel Peters, 2018, p. 48). Un rasgo característico de las mismas es la apropiación de valor, esto sucede de una empresa a otra o también se da en la relación con el trabajo que ejercen los obreros, situación que se tocará más adelante.

Uno de los conceptos que es importante analizar es el del "Escalamiento económico", ya que es considerado como una virtud con la que cuentan las CGV, al permitir una transición favorable a aquellos que participan en ellas, no obstante, se ponen en cuestionamiento. El

escalamiento económico se maneja como un "(…) proceso mediante el cual los actores económicos –las empresas, trabajadores, los grupos (agrupamientos) e incluso las economías nacionales o regionales- pasan de actividades de bajo valor a actividades de valor relativamente alto en las GVC" (Gereffi, 2018, p.15). La idea consiste en escalar o subir en la escala de valor, ya sea como país, región o como empresa. A partir de ello participan diversas formas de producción, generalmente pasando de las actividades más básicas donde los trabajadores no son calificados y reciben salarios bajos, hacia procesos más avanzados, con altos niveles de calidad y manufactura integrada. Sin embargo, cuando no existe esta transición o se presenta muy complicado el cambio, más allá de considerar fallos en las propias CGV, se atribuyen causas como: falta de asociaciones industriales, ausencia de trabajo en conjunto con asociaciones públicas y privadas, carencia de políticas públicas encaminadas al crecimiento industrial, entorno empresarial débil, falta de infraestructura, empresas locales sin capacidad productiva, sin acceso a financiamiento, entre otras. Por lo que en reiteradas ocasiones diversos organismos y empresas transnacionales hacen el llamado enfático a los gobiernos por implementar políticas que fomenten y sustenten este "desarrollo", el cual asegura "(…) aumentar la probabilidad de escalamiento económico y social en sintonía con las economías nacionales y regionales" (Gereffi, 2018, p.16), por medio claro, de las CGV. Sin embargo, estos fallos al interior de las CGV perjudican en su mayoría a los últimos eslabones de las cadenas, a las empresas con menos recursos, menos tecnología, menos capacidad de adaptación, y por lo tanto también a su fuerza de trabajo.

La mayoría de los países subdesarrollados, como es el caso de México, llevan una larga trayectoria implementando políticas en función del desarrollo económico, donde uno de sus elementos centrales es el crecimiento industrial de la región. Se parte de la idea de "(…) cómo los países pueden avanzar en la cadena de valor a partir del involucramiento de las empresas locales, asimilando nuevos conocimientos y mejorando las condiciones de empleo, con políticas e instituciones apropiadas para facilitar el escalamiento económico, social y ambiental." (Gereffi, 2018, p.32). Aparentemente se desea consolidar a las empresas locales, para que tengan la posibilidad de crecer en producción, innovación y tecnología, las cuales impulsará en un plazo no tan largo a la región donde se encuentren ubicadas.

En algunos casos se espera que estas políticas impulsen la capacitación de la fuerza de trabajo local, ya que es uno de los principales intereses de las CGV, esto se denomina una "ventaja competitiva salarial" al encontrar un gran número de obreros calificados a bajos costos. No obstante, no únicamente se busca mano de obra, también es de interés encontrar personal altamente calificado que pueda ejercer funciones en la supervisión y en la gerencia, que tenga los conocimientos necesarios para mejorar la calidad de la producción en conjunto con la reducción de costos dentro de la misma.

Por otra parte, estas políticas tienen que impulsar y fomentar la IED. "Estos flujos han transformado países y regiones completas en períodos relativamente cortos, y su profundidad y extensión han generado significativos cambios poblacionales, en el nivel de vida, así como relevantes diferencias en el nivel tecnológico y en los procesos y productos (…)" (Dussel Peters, 2018, p.45). Con la intención de crear el escenario ideal para que los inversionistas extranjeros decidan poner su capital en países diferentes a su lugar de origen, asegurando sus futuras ganancias. La IED "(…) parece ser atractiva desde una perspectiva de desarrollo general y en aras de incrementar la calidad de vida y los procesos de escalamiento (*upgrading*) sustentables en el largo plazo" (Dussel Peters, 2018: 45). La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) señaló en un comunicado de prensa que, "La parte correspondiente a los países en desarrollo en el comercio de valor añadido mundial aumentó del 20% en 1990 al 30% en 2000, y actualmente asciende a más del 40%. (…)" (2013, párr. 8). Las ETN son elementales, ya que aparentemente los países con mayor IED tienen una mayor participación en las CGV, con una mayor intervención en el comercio mundial. Este proceso se ha convertido en una práctica común, cada día más países están inmersos en ella. A pesar de que en las CGV existe integración de empresa de todos los tamaños, se observan ventajas de valor agregado en aquellas que tienen una participación significativa de empresas transnacionales.

Actualmente, han sido tan promovidos este tipo de encadenamientos al grado en que inclusive la cooperación internacional se ve inmersa en su financiamiento. Los donantes colaboran con agencias públicas y privadas para optimizar el funcionamiento de la CGV. La OCDE ha publicado numerosas investigaciones donde se presentan las oportunidades que brindan las cadenas de valor y cómo favorecen el desarrollo económico de las regiones. Además,

se menciona que los países en vías de desarrollo tienen la posibilidad de que sus empresas participen en ellas, mostrando un impacto no únicamente en el crecimiento de la zona, también altas tasas de empleo y la baja en la pobreza (2015).

Hasta ahora, aparentemente estas cadenas impulsan el desarrollo regional mediante la colaboración e integración de empresas y países que trabajan en redes, con la intención de competir en los mercados globales de más alto valor y aumentar las exportaciones de alta tecnología. Entre los procesos negativos que no mencionan quienes se encuentran a favor de las CGV se encuentran, entre otros, el que se puede llevar a cabo una gran explotación de las materias primas, la cual tendría un impacto bastante negativo en la naturaleza, especialmente en las regiones subdesarrolladas, ya que uno de sus atractivos ante estas inversiones es la explotación de sus recursos naturales que quedan a merced de las grandes empresas. (Dussel Peters, 2018).

Los requisitos para participar en las CGV llegan a ser realmente complicados para algunas empresas, en especial para las que participan como proveedoras de las grandes o las de menor composición orgánica de capital: deben manejar insumos que se puedan exportar, deben tener la posibilidad de enviar paquetes completos, y contar con altos niveles en innovación y calidad en su producción. Donde se debe tener en cuenta que:

> "Cuando hay mayor composición orgánica el salario puede ser de mayor cantidad (por una jornada de trabajo) y la jornada puede tener menor tiempo, y, sin embargo, el producto tener menor valor (por unidad de producto); es decir, puede alcanzar menor precio de producción, y por la competencia lograr ganancia extra-ordinaria por transferencia de plusvalor del capital menos desarrollado, aunque en este último caso el trabajador tenga un salario menor (en cantidad) y trabaje más tiempo."(Dussel, 2013, p. 193).

Este desarrollo promete impulsar la tecnificación en empresas, por el contrario, para muchas de ellas es complicado acceder a ella y adquirir maquinaria de alta tecnología, por los altos costos que implica modernizarse. Y si bien algunos programas gubernamentales han buscado brindar financiamiento para las empresas que se incorporen en estas cadenas, acceder a maquinaria y tecnología de última generación continúa siendo complicado para algunas empresas. Por lo que:

> "(…) asociaciones público-privadas deberían procurar asegurar que las PYMES y otros beneficiarios de proyectos de desarrollo incluyentes adquieran capacidades productivas necesarias para responder a mercados dinámicos con el financiamiento adecuado de la infraestructura requerida, la certificación asequible, la asistencia técnica, mejores flujos de información y mecanismos para aumentar el poder de

negociación para proteger los derechos laboras y los objetivos de desarrollo comunitario" (Gereffi, 2018, p.39).

Después de presentar un acercamiento a las CGV, se puede observar que se les han atribuido un gran número de beneficios, señalando que, "(…) la integración inter-empresa permite diversos grados de aprendizaje, innovación y eficiencia colectiva" (Dussel Peters, 2018, p.50). Parece entonces, que el desarrollo y la buena implementación de estas CGV favorecen en gran medida a todos los que participan en ellas, e inclusive se favorecen las regiones que sirven de asentamientos para las mismas. Esta visión enfáticamente atribuye grandes beneficios a las mismas.

2.4 Crítica a las Cadenas Globales de Valor como espacio concreto para observar las relaciones desiguales entre empresas y la precarización laboral

Ahora, es momento de contrastar la perspectiva que se planteó en el apartado anterior, que si bien ya señala algunos puntos de conflicto en torno a las CGV no es suficientemente explícito. Se presentan dos apartados, en el primero se parte de la idea de que no deberían ser llamadas CGV sino más bien Cadenas Globales de Pobreza, el autor que ha hecho esta propuesta es Benjamin Sewlyn quien dedica gran parte de su investigación a observar este fenómeno que oculta dinámicas de explotación y de relaciones desiguales. En el segundo, se presenta el término de "logística" como uno que permite observar las transformaciones demográficas que surgen con base a la dinámica de circulación y distribución cuyo objetivo es incrementar la producción de las cadenas de suministros.

2.4.1 Cadenas Globales de Valor o Cadenas Globales de Pobreza

Benjamin Sewlyn es un referente en este apartado, ya que es él quien ha profundizado sobre el análisis de las CGV y ha realizado una dura crítica hacia las mismas, enfatiza que no promueven el desarrollo, por el contrario, son cadenas globales de pobreza y han prosperado por el uso del discurso dominante.

En este subtema, se parte del hecho de que estas cadenas, más allá de aportar al desarrollo económico y social de las regiones, en realidad están contribuyendo a formar cadenas de pobreza, desigualdad y dependencia o subordinación entre empresas y países. Es importante enfatizar que un gran porcentaje de aquellos quienes laboran en estas empresas son mujeres, en particular en el sector textil, y son ellas aún más vulnerables a la explotación con salarios bajos

que ni siquiera alcanzan para cubrir las necesidades básicas. Las empresas desarrollan estrategias para capturar el valor por medio de la explotación de los trabajadores. Y las grandes trasnacionales, dueñas de capital son las que tienen el control y por lo tanto deciden las actividades que se realizan en la producción. Se debe tener en cuenta que, los países del sur son realmente productivos tanto o igual que los países del norte, rechazando la idea de que los trabajadores de norte deben tener mejores salarios por su mayor productividad. (Sewlyn, 2018). Inclusive el mismo Marx ha señalado que, "(…) tanto la explotación del capital sobre el trabajo, y la expropiación de plusvalor de un capital más desarrollado sobre el subdesarrollado, supone siempre una relación social de dominación" (Dussel, 2013, p.198)

Así pues, en contraste con la afirmación de que las CGV generan beneficios, existe evidencia empírica que contradice aquellas aseveraciones, esta evidencia sugiere que las CGV únicamente generan nuevas formas de pobreza laboral, inclusive afirman que deberían se re-teorizadas llamándolas cadenas globales de pobreza (Sewlyn, 2018).

Los elementos de interés en esta investigación, como ya se ha mencionado, se centran en la dependencia que surge entre empresas, en particular las que participan como proveedoras con las multinacionales, en particular del sector automotor. Por lo tanto, en este apartado se busca desmitificar el conjunto de beneficios que la literatura convencional otorga a las CGV, visibilizando los trabajos precarios y la explotación que se dan en las mismas, a raíz de estas dos últimas circunstancias se considera importante retomar a Marx una vez más, ya que a pesar de que las CGV se han establecido en el siglo XX, su teoría continúa siendo vigente para interpretar fenómenos como la dinámica de los encadenamientos productivos en la actualidad. Sus planteamientos dan la pauta para profundizar en el estudio crítico de las condiciones en las que hoy en día se dan las relaciones de producción, intercambio, consumo y distribución, lo que "(…) it provides an alternative starting point from which to investigate relations between firms, between capital and labor and dimensions of worker exploitation and impoverishment under capitalism." [(…) da un punto de partida alternativo desde el que se pueden investigar las relaciones entre firmas, entre capital y trabajo y dimensiones de explotación laboral y empobrecimiento bajo el capitalismo.][8] (Sewlyn, 2018, p.78), ya que parece que es una

[8] Traducción propia.

condición propia del capitalismo el crear condiciones de desigualdad y subordinación, entre países, unidades de producción y fuerza de trabajo.

En primer lugar, lo que se debe tener en cuenta es que:

> "The 'inner secret', as Marx (1990) put it, of capitalist profit is capital's ability to reap a greater portion of value from workers' labour power (surplus value) than the cost of its initial purchase. Firms can increase the surplus value appropriated from workers through increasing rates of (a) relative surplus value extraction (intensification of the working day); (b) absolute surplus value extraction (lengthening the working day); (c) immiseration (by pushing down wages) or (d) super-exploitation (paying wages that do not satisfy workers' subsistence requirements) and/or combinations of (a–d)." [El 'secreto interno', como lo expresó Marx, del beneficio capitalista es la capacidad del capital para cosechar una mayor porción del valor de la fuerza laboral de los trabajadores (plusvalía) que el costo de su compra inicial. Las empresas pueden incrementar la plusvalía apropiada de los trabajadores por medio de tasas crecientes de (a) extracción de plusvalía relativa (intensificación de la jornada laboral); (b) extracción de plusvalía absoluta (alargamiento de la jornada laboral); (c) inmigración (reduciendo los salarios) o (d) súper-explotación (pagando salarios que no satisfacen los requerimientos de subsistencia de los trabajadores) y /o combinaciones de (a-d).][9] (Sewlyn, 2018, p.77).

En la cita anterior, se retoman los elementos que visibilizan la super-explotación en el capitalismo como aquella que, "is not only an 'economic' matter (of surplus value extraction) but entails the degradation of labour (…)" [no solo es cuestión "económica" (de excedente de extracción de valor) pero implica la degradación del trabajo][10] (Sewlyn, 2018, p.78). La degradación lo que hace es disminuir considerablemente el bienestar físico de los que participan en este proceso, eliminando tiempo de recreación, deteriorando tanto el aspecto físico como el mental, donde la salud se ve fuertemente afectada por las jornadas de trabajo.

Si bien existe una mirada en la que se afirma que estos encadenamientos participan en el desarrollo económico al colocarse en diversas regiones, es necesario considerar que "This interpretation of inter-firm relations naturalizes and conceals capital-labour relations from considerations of firms strategies of capital accumulation and veils struggles between firms within GVCs to retain or capture value." [Estas interpretaciones de las relaciones entre empresas naturalizan y ocultan las relaciones capital-trabajo desde las consideraciones de las estrategias de las empresas de acumulación de capital y ocultan la lucha entre firmas dentro de las CGV para retener o capturar el valor][11] (Sewlyn, 2018, p.80). Esta lucha se lleva a cabo por las grandes empresas que lideran el mercado y la producción de mercancías, sin embargo, hay que tener

[9] Traducción propia.
[10] Traducción propia.
[11] Traducción propia.

presente que, "(…) dicha relación social de dominación no sólo se ejerce entre el capitalista y el obrero, sino igualmente entre los capitalistas de los países desarrollados sobre los países subdesarrollados" (Dussel, 2013, p.199), por lo que estas relaciones desiguales pueden observarse en diferentes niveles.

Con respecto al trabajo y los salarios en estas cadenas de valor, pareciera una incógnita por qué aquellos que laboran en empresas proveedoras en las CGV, por lo general ubicadas en el sur, tienen mayores niveles de productividad que los que trabajan en el norte y, sin embargo, únicamente ganan una fracción de lo que ganan los trabajadores de empresas en el norte (Sewlyn, 2018).

El análisis no estaría completo si no se hicieran observaciones sobre los salarios que brindan estas CGV, donde los niveles de productividad y obtención de valor son realmente altos. Al parecer los salarios no se encuentran bajo la misma situación, en particular para las proveedoras que se encuentran en los países en desarrollo. Los bajos salarios se atribuyen, aparentemente, a la baja productividad que hay en la región, a pesar de ello existen estudios que señalan lo siguiente:

> "First, they often fail to differentiate between national average productivity and the productivity of firms integrated into dynamic GVCs. It is likely that national average productivity in poor countries will be lower than that in rich countries because of the former's relatively large subsistence agriculture and small scale, mostly low-tech industrial sectors. However, the opposite is often the case in larger high-tech export-orientated firms. In such workplaces, lead firms require suppliers to adopt advanced technologies to meet world market quality requirements at low cost. Here, worker productivity may be comparable to if not higher than that in similar firms in rich countries, while their pay may be 10, 20 or 30 times less than that of workers in rich countries." [Primero, difícilmente se hace la diferencia entre la productividad promedio nacional y la productividad de las empresas que integran las dinámicas CGV. Es probable que la productividad promedio nacional en los países pobres sea inferior a la de los países ricos por la antigua agricultura de subsistencia que fue relativamente larga y en pequeña escala, en su mayoría con sectores industriales de baja tecnología. No obstante, a menudo sucede lo contrario en las grandes empresas con alta tecnología orientadas a la exportación. En tales lugares de trabajo, las empresas líderes requieren que las empresas proveedoras adopten avanzadas tecnologías para satisfacer los requisitos del mercado mundial a bajo costo. Aquí la productividad del trabajador puede ser comparable si no es mucho más alta con las empresas similares de los países ricos, mientras que su salario puede ser tal vez 10, 20, o 30 veces menor que en los trabajadores de países ricos.][12] (Sewlyn, 2018, p.82).

Con relación a los gobiernos de varios países también han jugado un papel determinante. Han dejado claro que se benefician a las grandes transnacionales generando condiciones normativas que permiten mantener una oferta de mano de obra barata. Los salarios que se

[12] Traducción propia.

ofrecen son muy bajos, esta situación hace que los trabajadores dependan de horas extras u otras fuentes de empleo para poder sostenerse. Esta situación deja de lado la productividad que están aportando los trabajadores, no obstante, gracias a las condiciones que se les permite a las empresas les es fácil pagar salarios de pobreza (Sewlyn, 2018).

En cuanto al valor creado en el proceso de producción, los trabajadores no son recompensados con relación a todo el valor que ellos producen "Rather, because of their un-ending competition with other firms, capitalists seek to maximize profit by extracting as much surplus value as possible from workers. Whether or not workers receive a greater or lesser share of the value they produce is dependent upon the balance of power between capital and labour." [Más bien, debido a la competencia interminable con otras empresas, los capitalistas buscan maximizar las ganancias por medio de la extracción de tanta plusvalía como sea posible de los trabajadores. Si los trabajadores reciben o no una mayor o menor cuota del valor que ellos producen depende del poder entre capital y trabajo.][13] (Sewlyn, 2018, p.82). En suma, no hay que perder de vista el hecho de que "(…) la extracción de plusvalor de un país que se transfiere a otro empobrece al país como tal, en su totalidad, a la burguesía y a los obreros, al pueblo del país subdesarrollado, y en este caso no es ya solo un problema burgués sino un problema social." (Dussel, 2014, p.199).

Por otro lado, es momento de profundizar y hacer visibles las relaciones desiguales que existen entre empresas, que el tema central en este proyecto de investigación. En la mayoría de los casos de análisis convencionales se menciona que tanto grandes empresas como sus proveedoras resultan mutuamente beneficiadas, no obstante, la realidad es que inclusive quienes han defendido a estos encadenamientos tienen presente que, "(…) las ganancias económicas no se transfieren de modo automático a los pequeños propietarios, las PYMES y los hogares locales debido a las asimetrías de poder que están incrustadas en muchas relaciones de las GVCS" (Gereffi, 2018, p.38).

Las grandes empresas transnacionales son las dominantes en la CGV y, como se ha observado, en gran medida son las más beneficiadas. Generalmente, estas empresas son provenientes de las grandes potencias mundiales, mientras que las empresas que quedan a

[13] Traducción propia.

expensas de sus decisiones en su mayoría son pertenecientes a países subdesarrollados y de menor tamaño. Sin la intención de profundizar aún en este tema, tal situación parece una analogía con respecto a:

> "(…) la esencia de la Teoría de la Dependencia en general consiste en la dominación como relación social de expropiación que ejerce una burguesía (y su pueblo) poseedora de un capital global nacional de un país más desarrollado sobre las burguesías (y sus pueblos) de países subdesarrollados." (Dussel, 2013, p.201).

Esta aproximación ahora ya no solo es visible entre países, sino que se observa de unas empresas hacia otras.

"El poder de la GVC es ejercido por las empresas líderes." (Gereffi, 2018, p.14). Por lo que, este "poder" sobre las proveedoras, se traduce en el dominio sobre la toma de decisiones y la apropiación de valor, esto es un fuerte incentivo para que las grandes empresas depositen sus capitales en otras regiones, estableciendo filiales en diversas zonas. Es por ello por lo que las CGV se observan como el espacio concreto para la subordinación entre empresas.

Además, es importante mencionar que:

> "Lead firms govern GVCs by establishing and imposing a range of requirements upon supplier firms – including product specifications, production conditions, delivery times and, most significantly, prices. Lead firms have concentrated increasingly upon their 'core competencies' – areas where they possess or can establish a competitive advantage vis-a`-vis other lead firms and/or where they can establish powerful relations over supplier firms." [Las empresas líderes gobiernan las CGV por medio del establecimiento e imposición de una serie de requerimientos a las empresas proveedoras –incluyendo especificaciones en el producto, condiciones en la producción, tiempos de entregas y, lo más significativo, precios. Las empresas líderes se han concentrado cada vez más en sus 'competencias centrales'- áreas donde ellas poseen o tienen establecida una ventaja competitiva frente a otras empresas líderes y/o donde ellas pueden establecer fuertes relaciones sobre los proveedores][14] (Sewlyn, 2018, p.80).

Así pues, al establecer sus normas o reglas sobre las proveedoras a su merced, ya que inclusive muchas veces compiten entre ellas para poder integrarse a las cadenas de valor, por lo que las empresas líderes se conceden a sí mismas muchos más beneficios a costa de las otras, que si no cumplen fácilmente pueden ser sustituidas.

Se puede decir que los efectos en las cadenas no solo se hacen visibles en lo laboral, también el área en de producción en las proveedoras se ve fuertemente afectada, ya que "A consequence of lead firms concentration on core competencies has been a 'cascade effect' across industrial sectors, generating intense pressure upon first- and then second-tier suppliers to

[14] Traducción propia.

merge, acquire and themselves follow TNCs' strategies." [Una consecuencia de las empresas líderes es la concentración de las competencias centrales, esto ha tenido un 'efecto en cascada´ en los sectores industriales, generando intensa presión a los proveedores de primer y segundo nivel para fusionarse, adquirir y seguir las estrategias de las ETN][15] (Sewlyn, 2018, p.81).

Tras presentar esta crítica, es pertinente realizar algunas observaciones respecto a la teoría que se ha revisado. Si bien bajo la visión dominante se fomenta el desarrollo por medio de estas CGV en diversas industrias, donde los trabajadores y las regiones por sí mismas se ven beneficiadas, la realidad parece contrastar ante estas afirmaciones. La mayoría de estas empresas no ofrecen un trabajado digno. Los salarios de las grandes empresas que están ubicadas en los países en desarrollo, en su mayoría están por debajo de línea de subsistencia de los trabajadores. Por lo que, previamente, al presentar afirmaciones donde se dice que estas cadenas contribuyen a la disminución de la pobreza, ahora después de mostrar otra mirada, es momento de deben cuestionar estas pretensiones, ya que por el contrario pareciera que estos encadenamientos contribuyen a ella. Los trabajadores tienen que cumplir altos índices de productividad y competitividad, con estrictos estándares en calidad, a pesar de ello las empresas ni siquiera brindan salarios que cubran plenamente sus necesidades, no brindan los recursos suficientes para vivir una vida digna a los que laboran en ellas. Por el contrario, exigen una gran cantidad de horas de trabajo ocasionando un fuerte desgaste físico y emocional en el trabajador, lo que ocasiona continuar reproduciendo la súper explotación. Las empresas líderes en las CGV se apropian del valor que producen los trabajadores e inclusive aquellos que participan como fuerza de trabajo en las proveedoras de suministros, por lo que parece ser un encadenamiento de apropiación de valor.

Son las grandes empresas transnacionales las que ejercen un fuerte control sobre las demás, las cuales condicionan a las proveedoras para poder participar en las cadenas por medio de diversas restricciones. La posibilidad de disminuir la dependencia de los proveedores hacia las grandes parece algo sumamente complicado. Una mejor distribución del valor que se produce en estas cadenas también luce casi imposible, sin embargo, lo que se busca es analizar las condiciones que surgen en estos encadenamientos, tomando en cuenta la relación de las proveedoras de autopartes con la gran ensambladora automotriz, bajo los conceptos que se han

[15] Traducción propia.

presentado de la CGV, con la finalidad de cuestionar su funcionamiento, así como las acciones y restricciones que se dan en estas relaciones.

Con relación a la dinámica incesante de acumulación capitalista, es visible que se han dado diversas reconfiguraciones en ella. El capitalista por sí mismo ha buscado un sinfín de estrategias para hacer crecer su capital. En un momento de la historia buscó y logró reunir a todas las partes que involucraban a la producción de las mercancías dentro de la fábrica, ahora lo que busca es desarticular a la misma. Las CGV han logrado separar a los productores, convirtiéndose en proveedores de las grandes empresas transnacionales, en donde quedan subordinados a estas últimas. Con el paso de tiempo se ha convertido en una práctica común mediante la idealización del desarrollo económico. Dentro de las CGV se puede pensar ahora en una disputa al interior de las clases, llamándola una lucha "inter-capitalista", donde las grande transnacionales tienen un mayor poder y una mayor ventaja sobre las demás.

2.4.2 CGV a través de la mirada de la logística como condicionante de las transformaciones de la realidad contemporánea

Por último, se cree que el análisis sobre las CGV estaría incompleto sin observarlas bajo la dinámica de la logística, ya que este término contribuye a las transformaciones demográficas y espaciales que surgen para cubrir las necesidades de la producción, en este caso de las CGV, que buscan crecer, reducir tiempos de traslado en mercancía y costos en la producción.

Entre la década de 1950 y 1960 proliferó el término "revolución logística", que hacía referencia a cambios importantes a nivel global, en particular en el tema del trasporte de mercancías que, desde ese momento, se realiza a través de enormes contenedores haciendo más eficiente su traslado. Algunos observan a esta transformación como una "mejora" en la organización capitalista productiva, por el contrario, otros señalan que estos cambios fueron formando nuevas subjetividades y relaciones de poder (Benvegnù et al., 2019).

Esa revolución fue más allá y se fue perfeccionado con el pasar de los años, pues la circulación, que antes solo se planteaba como un costo para las empresas, a partir de ese momento se ve como algo que tiene la facultad para generar valor. Tal situación generó que la circulación se incorporara en el proceso productivo. Se asume el control y la coordinación de todas las actividades que se relacionan con la compra, venta y producción, esto con la finalidad

de producir y distribuir los productos necesarios, la cantidad exacta, en el lugar indicado y con las condiciones óptimas. Este proceso no surge en una región en particular, esta vez el alcance es global (Grappi, 2016).

Además, Grappi menciona que "La logística, entendida en primera instancia como lógica y como conjunto de técnicas, conocimientos y disciplinas, es uno de los vectores que más ha contribuido a dar forma al mundo contemporáneo" (2021, p. 26) por lo que ayuda a comprender las transformaciones de la realidad contemporánea. En suma, otros autores que retoman este concepto son Cuppini y Frapporti, quienes señalan que "La interconexión que acompaña hoy a la globalización y al sistema económico actual estructurado en forma de *supply chain capitalism* (Tsing, 2009) evidencia la importancia de gestionar la movilidad de las mercancías a través del espacio mundial." (2021, p.26). La logística contribuye a reflexionar sobre cómo se ha dado el crecimiento de las regiones a través de la lógica de la distribución y circulación de mercancías, donde la movilidad es el centro vital para su optimo desempeño, la construcción de vías de comunicación, como: carreteras, puertos, vías ferroviarias, es determinante para ello.

Este término no se limita a estudiar las transformaciones demográficas o productivas, sino que, busca "(…) explicar las grandes innovaciones en el mundo del trabajo. Sea en el terreno de la organización productiva, de la reorganización del espacio territorial o en las formas de conflicto obrero, la logística aporta claves de análisis sobre estos aspectos" (Cuppini y Frapporti, 2021, p.25). Esto indica que contribuye a entender las tendencias que desde hace tiempo se vienen gestando y consolidando como justamente son estas cadenas productivas. Observa cómo se generan tensiones, inconformidades, y fricciones en lo más profundo de su funcionamiento.

Como complemento se puede decir que la logística "(…) aplana los espacios, modifica los cuerpos y produce subjetividades adecuadas al modo de circulación." (Cuppini y Frapporti, 2021, p. 27). Esto significa que el impacto es tan grande que la transformación llega a tal punto que puede llegar cambiar espacios dentro y fuera del espacio de trabajo, con el objetivo de cumplir con el modo de circulación.

Como se ha mencionado, las CGV son una tendencia que desde tiempo atrás han sido impulsadas por medio del discurso dominante que sostiene que ayudan al crecimiento

económico de las regiones, por lo que su dinámica alcanza cada vez más regiones e incluye a más industrias y a más territorios, como lo es en este caso la automotriz y de autopartes, ocasionado mutaciones dentro y fuera de las empresas, alcanzado un impacto de talla mundial, "la interconexión que acompaña hoy la globalización y al sistema económico actual estructurado en forma de *supply chain capitalism* evidencia la importancia de gestionar la movilidad a través del espacio mundial" (Cuppini y Frapporti, 2021, p.26). Esto qué quiere decir, que no modifica espacios en ciudades, países o regiones, además el impacto que tienen es tan grande que llega conectar espacios de todo el mundo, donde se busca conectar empresas, vías de comunicación y, también busca que los trabajadores se movilicen a sus centros productivos de manera rápida, con la intención de reducir tiempos e imprevistos que puedan afectar la producción.

Un ejemplo, que suma a esta reflexión y a la crítica de las CGV es el caso de India que permite comprender las relaciones del capitalismo contemporáneo. A partir de los años setenta se busca el crecimiento de la zona a través de los corredores económicos, término que proviene de la logística, pero que también entendemos hoy en día como clúster o corredor industrial, donde el Estado juega un papel determinante que impulsa y fomenta este tipo de desarrollo a través de sus políticas públicas. Las industrias de autopartes y automotriz fueron protagonistas. Dey y Grappi analizan este caso donde argumentan lo siguiente: "(…) there has been a shift in organization of spaces, a reordering of land and labor relations, for economic purposes that throws light on the emerging global assemblages at work (…)" [(…) ha habido un cambio en la organización de los espacios, un reordenamiento del territorio y relaciones laborales, con fines económicos que arroja luz sobre los ensamblajes globales emergentes en el trabajo (…)][16] (2015, p.153).

El caso la India se centra en la fábrica Maruti Suzuki, en donde la participación estatal que en colaboración con la iniciativa privada y organismos internacionales han fomentado cierto tipo de desarrollo que impacta en las transformaciones en la región. En la década de los setenta:

> "(…) the United Nations Industrial Development Organization and the United Nations Conference on Trade and Development joined hands to promote export processing zones as successful economic initiatives. The former, in particular, hired officials from existing zones to facilitate the development of zones in other developing countries." [(…) la Organización Industrial de las Naciones Unidas Organización para el Desarrollo y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y El desarrollo se unió para promover las zonas francas industriales como exitosas iniciativas económicas. El primero, en

[16] Traducción propia.

> particular, contrató a funcionarios de las zonas para facilitar el desarrollo de regiones en otros países en desarrollo.”][17] (Dey y Grappi, 2015, p.155).

Maruti Ltd comenzó como una empresa estatal antes de hacer una fusión con Suzuki que provenía con capital Japones, en 1980 se unen, sin embargo, con el paso del tiempo Suzuki adquiere fuerza y se convierte en el accionista mayoritario. A partir de ese momento se ha observado un rápido crecimiento mediante la participación de un sector empresarial internacional, que planifica y construye en función del capital. La región de inversión es conocida como Manesar-Bawal que con el paso de los años se ha convertido en un corredor industrial que se destinó exclusivamente para la producción de automóviles y autopartes, el proyecto a largo plazo pretende realizar una ciudad industrial modelo que incorpore no solo lo productivo como carreteras, suministros de agua, manejo de desechos, sino que, además, incluya viviendas, parques, escuelas, hospitales y todo lo necesario para vivir y producir.

Uno de sus principales objetivos fue la creación masiva de mano de obra, una especie de granja laboral, donde el trabajador cuente con las capacidades necesarias para la producción mediante la implementación de programas acondicionados con la cultura organizacional, con la entrega de reportes, con el justo a tiempo, etc.

En 2007 el estado vende en su totalidad a Maruti Ltd, en ese mismo año Suzuki expresa su inconformidad por las regulaciones, impuestos, licencias y leyes laborales, pidiendo que se le cedan más beneficios.

La logística, en suma, se da a la tarea de observar y cuestionar la relación capital-trabajo, la cual es fundamental para el análisis que se lleva a cabo durante toda la investigación.

> “La logística requiere eficiencia, rapidez, continuidad y ritmos de trabajo agotadores, reducción de costes mediante subcontratación, mando directo y autoritario en el trabajo. El proceso de trabajo en la logística asimila el cuerpo del trabajador a una máquina, lo “humano”, lo convierte en una variable dentro de los algoritmos de productividad.” (Cupinni, 2021, p.32).

Se observa que la logística no solo funciona para la movilidad fuera de la empresa, sino que, además, observa el dinamismo que se da dentro, así como las formas productivas y cómo es que el ser humano es parte esencial de lo que hoy se conoce como productividad, donde las jornadas laborales se establecen con la idea de reducir tiempo y dinero. La subcontratación

[17] Traducción propia.

forma parte de estas dinámicas, en la que el trabajador ya ni siquiera pertenece a la empresa, sino que ahora existe un intermediario que ajusta su tiempo, su ingreso y su trabajo en función de la producción.

En el caso de Maruti-Suzuki, al comienzo bajo el discurso de que los trabajadores mejorarían sus condiciones laborales y su modo de vida fuera de la fábrica obtuvo gran aceptación, sin embargo, la fábrica no fue capaz de cumplir con dicha proeza. De hecho, conforme el tiempo avanzó, la subcontratación adquirió fuerza, benefició a los costos de la empresa, reduciéndolos, no obstante, se perjudicó al trabajador, perdiendo derechos laborales. La logística ha permitido y propiciado las condiciones para que los trabajadores, en este caso los que participan en las cadenas globales valor den su fuerza física y capacidad mental al capital, llevando su cuerpo al límite, lo que algunos enuncian como productividad, calidad o eficiencia se traduce como explotación, donde el trabajador más allá de ser tratado como un ser humano que siente, se lesiona, se estresa, se preocupa, es visto como una especie de máquina que está al servicio de la producción.

Finalmente, en 2012 los trabajadores intentaron crear un sindicato independiente, sin embargo, se da una huelga a raíz de la falta de reconocimiento, se da el cierre por un mes, lo que provocó la caída en la producción y en el mercado.

> "Labor conditions in the Maruti Suzuki factory are hard and precarious, with little room for workers' grievances to be heard. Competition between permanent and the temporary workers is also rising, a common feature in manufacturing across Gurgaon-Manesar, Asia, and the globe (Sehgal 2011). The workers' struggle was jointly repressed by the company and the local state judiciary system; more than 2,000 workers were terminated without compensation, and 147 workers, including the entire body of the Maruti Suzuki Workers Union (created after the crushing of the Maruti Suzuki Employees Union), were arrested. The workers released a letter from jail in March 2013 denouncing the "arbitrary grounds" of the charges against them and the systematic bend of the law in favor of company owners. The letter contains vivid examples of the violence and the connection with state power that lie behind the languages of governance" [Las condiciones laborales en la fábrica de Maruti Suzuki son duras y precarias, con poco espacio para que se escuchen las quejas de los trabajadores. La competencia entre los trabajadores permanentes y temporales también está aumentando, una característica común en fabricación en Gurgaon-Manesar, Asia y el mundo (Sehgal 2011). La lucha obrera fue reprimida conjuntamente por la empresa y el sistema judicial estatal; más de 2.000 trabajadores fueron despedidos sin indemnización, y 147 trabajadores, incluyendo todo el cuerpo de la Maruti Sindicato de Trabajadores Suzuki (creado tras el aplastamiento del Maruti Suzuki Sindicato de Empleados), fueron detenidos. Los trabajadores dieron a conocer una carta desde la cárcel en marzo de 2013 denunciando los "fundamentos arbitrarios" de los cargos en su contray el sesgo sistemático de la ley a favor de los empresarios. La carta contiene ejemplos vívidos de la violencia y la conexión con el poder estatal que yacen detrás de los lenguajes de la gobernanza] [18] (ver Vij 2013; Sengupta 2013). (Dey y Grappi, 2015, p.162).

[18] Traducción propia.

Se cierra este apartado con la siguiente reflexión, mientras la mayoría de los organismos continúan fomentando estos encadenamientos, otros se dan a la tarea de visibilizar todas las problemáticas que traen consigo. La logística juega un papel importante en la organización, muestra cómo las CGV están transformando dinámicas productivas, espacios dentro y fuera de las fábricas, el caso de Maruti Suzuki ha resultado perfecto para observarlo si bien el espacio físico cambia también impacta en la vida social de los trabajadores.

El estado ha sido determinante ya que en conjunto con la iniciativa privada y, las instituciones internacionales han dado paso a este tipo de "desarrollo", sin la colaboración de las tres partes no sería posible.

> Public-private partnerships have become a preferred means of boosting investments in infrastructure as well as breaking down administrative hierarchies, enabling a sort of "bureaucratization through corporatization." No matter which political party is in power, there is a "bidding of powerful financial, commercial, and industrial interests in a manner indistinguishable from each other". [Las alianzas público-privadas se han convertido un medio preferido para impulsar las inversiones en infraestructura, así como rompiendo las jerarquías administrativas, permitiendo una especie de "burocratización a través de la corporativización". No importa qué partido político esté en el poder, hay una "oferta de poderosos intereses financieros, comerciales e industriales de manera indistinguible entre sí".][19] (Dey y Grappi, 2015, p.165)

Por último, este caso más allá de hablar sobre el cambio demográfico, la construcción de vías de comunicación, y el proyecto de la ciudad modelo, presenta las problemáticas laborales que se han dado dentro de la fábrica, donde, además, podemos imaginar que todas las ensambladoras durante la huelga y el paro también se vieron afectadas, ya que todas las situaciones o decisiones que se dan a la cabeza de la cadena tienen un impacto en los niveles inferiores.

Conclusiones del Capítulo 2

A manera de conclusión, conviene observar de forma concreta la interpretación de los conceptos que se han manejado hasta ahora.

Los primeros apartados permiten visibilizar la relación capital-trabajo que ha surgido en el modo capitalista de producción, en donde se observa que a pesar de las re-configuraciones que se han dado en el taller artesanal, la cooperación, el taller automático y la gran industria, esta relación únicamente se intensifica. Estas transformaciones han propiciado que el trabajador

[19] Traducción propia.

pierda cada vez más su autonomía, sobre todo al momento de perder la capacidad de crear una mercancía en su totalidad, elaborando ahora solo una parte del producto.

A partir del recorrido histórico que se muestra, es fácil notar que los cambios en la agricultura y la manufactura fueron determinantes para la industria, esta última inclusive en la actualidad continúa siendo un pilar en la mayoría de los países industrializados.

Por otra parte, la explotación se ha ido intensificando conforme el tiempo avanza, desde el momento en el que una gran cantidad de trabajadores se desplazó de los campos hacia las grandes ciudades para insertarse en las fábricas. Esta condición ha tenido distintos matices, sin embargo, no cambia del todo, esto debido a la incesante búsqueda de plusvalía de los grandes capitalistas. En suma, la máquina llegó a insertarse desde el taller automático hasta las grandes fábricas, lo que ocasionó que el obrero trabaje en función de ellas y no viceversa, donde la máquina se convierte en la protagonista del proceso productivo.

La segunda parte del capítulo gira en torno al concepto de dependencia que, si bien va estrechamente ligado con el de subordinación donde se hace visible una relación desigual entre empresas, esta relación se ve fuertemente condicionada por la forma de producción de mercancías, donde al parecer un grupo de empresas dominan todo un grupo industrial formado por empresas que pertenecen a diferentes eslabones dentro de las CGV. Al revisar ejemplos y argumentos sobre la relación que entablan las empresas queda claro que, si bien todas cuentan con rasgos intrínsecamente capitalistas, las que se encuentran al inicio de las cadenas dominan a las que se ubican peldaños más abajo, como en este caso lo son las proveedoras, ya sea por la redistribución de ingresos a su favor, la toma de decisiones, o los efectos en cadena que se propician, en donde al parecer los trabajadores de las proveedoras son los más perjudicados.

Una situación que parece una condición de esta dependencia es que los países en vías de desarrollo han alojado a encadenamientos, especialmente brindando proveedoras de bienes y servicios hacia las grandes ensambladoras, los países receptores otorgan beneficios e intentan satisfacer las necesidades y demandas. Inclusive, en algunos casos crean un mercado interno que es capaz de adquirir los productos de las grandes empresas. Por si fuera poco, en la mayoría de los casos estas empresas explotan recursos importantes de los países que las acogen, por lo que el impacto en la naturaleza llega a ser realmente grave.

Es por las razones previamente mencionadas que, si en algún momento de la historia se teorizaba sobre la dependencia de un capital global nacional de países desarrollados sobre países más vulnerables o en vías de desarrollo, en este momento, aunque parezca arriesgado señalarlo, es visible una dependencia con características particulares, ahora entre empresas. Las CGV son la ejemplificación perfecta de dicha situación, si bien se encuentran acompañadas de un discurso que las maneja como encadenamientos que impulsan el desarrollo y el crecimiento económico, la realidad es que estas formas de producción han traído consigo efectos realmente negativos. Al interior de dichas cadenas las condiciones laborales se han precarizado, con salarios más bajos y jornadas más extenuantes. La relación de dependencia entre empresas es evidente en esta forma de organización productiva, se puede observar de manera inmediata, donde se manejan los ritmos en la producción, en esta dependencia las grandes establecen cuánto y de qué manera se lleva a cabo la producción.

Otro concepto que se utiliza constantemente es, la subordinación. Esta misma puede ser observada desde dos niveles. El primero va estrechamente ligado con la dependencia que hay entre empresas, donde se hace referencia a la subordinación que existe entre ellas. David Harvey y Anwar Shaikh han observado dicha situación, y ponen en manifiesto que la forma que está organizada actualmente la producción de mercancías en el capitalismo moderno crea y fomenta una relación desigual y de subordinación entre empresas. Por lo que la relación inter-empresarial a través de sus re-configuraciones ha ocultado estos rasgos de subordinación. Así pues, la industria automotriz y la de autopartes son el reflejo perfecto de esta relación, no obstante, muy pocos han estudiado estas relaciones entre empresas en donde es innegable que el sistema capitalista se ha adaptado persiguiendo su propio beneficio.

Este trabajo hace un esfuerzo por teorizar una forma de subordinación que, si bien no es nueva, poco se ha escrito sobre ella. El modo de producción capitalista ha propiciado estas transformaciones, donde el capital encuentra nuevas formas de apropiación de valor. En el caso de las CGV se manifiesta por medio de dos o más empresas de distinto nivel, las empresas que participan como proveedoras en la mayoría de los casos laboran en función de las que encabezan las cadenas, en este caso las ensambladoras, por lo que, quedan a expensas de la forma de trabajo, de las decisiones y de las condiciones que las segundas establezcan, por lo que de alguna forma si quieren participar en las cadenas globales de valor quedan sometidas a ellas.

En el segundo nivel conviene analizar y reflexionar sobre el concepto de subordinación en conjunto con la relación capital-trabajo, y ésta sería la segunda mirada. En la que los trabajadores laboran en beneficio del capitalista, donde el segundo se apropia del valor que el primero genera, esta relación se ha modificado con el paso de los años, encontrando nuevas formas.

En este caso particular, donde las ensambladoras establecen un vínculo cercano con una gran red de proveedoras, parece evidente que unos se llevan la mayor parte por medio de la explotación del trabajador y la apropiación del valor, esto con el propósito de obtener la mayor plusvalía disponible. Además, es importante enfatizar que la CGV no únicamente se ubican en un país, por lo general se establecen en regiones enteras, por lo que su impacto económico y social llega a ser muy grande, por lo que autores como Sewlyn denomina a las CGV como cadenas globales de pobreza laboral, título que se acerca más a la realidad de lo que son estos encadenamientos. Esto último, muestra la subordinación en la relación capital-trabajo, así como entre empresas.

Además, se presenta el caso de la India a través de la óptica de la logística, que ha permitido aplanar espacio y servir al capital y con ello a la producción, donde las transformaciones llegan a ser tan grandes que modifican regiones enteras. Este cambio modifica las relaciones laboras, la producción y las formas de vida fuera de las fábricas. Las CGV son el ejemplo de ello.

Finalmente, lo que se espera observar en el trabajo de investigación en el próximo capítulo es ver cómo estas propuestas de interpretación se traducen al caso específico de estudio, donde se analice la realidad más próxima, para profundizar y reflexionar sobre las relaciones desiguales entre empresas y las condiciones por las que atraviesan los trabajadores que laboran en ellas.

CAPÍTULO 3. TRANSFORMACIONES EN LA RELACIÓN CAPITAL-TRABAJO: ORGANIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN

El objetivo del tercer capítulo es presentar un panorama general sobre las transformaciones que ha sufrido la relación capital-trabajo a lo largo de la historia a escala global, haciendo énfasis en la manera en que se manifiesta a nivel de la empresa en distintos momentos del desarrollo histórico de la economía mundial capitalista. En un primer momento, esto se aborda de manera general, no obstante, conforme avanza el capítulo se mencionan países o regiones en particular que se ven involucradas en las relaciones que se desean analizar en la tesis, es decir, las relaciones desiguales entre empresas.

Además, es en este capítulo en el que la crisis se presenta como una categoría de análisis, ya que es justamente durante los momentos de crisis sistémicas cuando surgen transformaciones profundas en el orden económico, lo que se ve reflejado en diversos cambios en la organización de la producción y logística de circulación de mercancías.

Por otra parte, se examina el fordismo y el toyotismo, como dos formas de organizar la producción de mercancías, poniendo en el centro del estudio sus características más importantes, así como las relaciones que surgen dentro, fuera y entre las empresas, así como principales implicaciones en la economía y en la sociedad misma. Además, se analiza su influencia en el sector automotor, específicamente en las industrias dedicadas al ensamblado y a la proveeduría automotriz.

El primer apartado, con el título “Industria proveedora de autopartes y de servicios”, se refiere específicamente a la industria de autopartes, donde se presenta su evolución y consolidación. Asimismo, analiza sus principales características, la segmentación que ha surgido dentro de ella, enlazando los cambios que se han dado en la industria automotriz y que han impactado también a la industria de autopartes, propiciando una reacción en cadena en las formas productivas y en parte, también en las condiciones laborales.

El segundo apartado, que lleva por nombre “Crisis sistémicas: condicionantes del cambio en la dinámica productiva”, se centra en las transformaciones que ocurrieron en la dinámica productiva durante y los momentos de crisis sistémicas que condicionaron sus transformaciones. Se aborda el concepto de crisis, ya que da pie a reflexionar sobre los límites

del capital, que se observan ante los signos de agotamiento en los CSA, esto ha marcado importantes transformaciones en el sistema económico en aspectos productivos, organizativos y sociales.

El tercer apartado se concentra en los modelos de producción que han sido dominantes a largo del XX y lo que va del siglo XXI, y se titula “La producción en el siglo XX y sus transformaciones: fordismo y toyotismo”. Está dividido en 4 partes que hacen un esfuerzo por esbozar los cambios productivos en dichos modelos poniendo especial en el fordismo y el toyotismo, que han marcado transformaciones importantes. El primer apartado, que lleva por nombre “El fordismo en la industria del siglo XX”, si bien comienza señalando características particulares del taylorismo, ya que también tuvo un gran auge en Norteamérica, se centra más bien en el modelo fordista mismo que se analiza como un régimen de acumulación que trastocaba la producción, el entorno económico y la vida social. Se enuncian los rasgos intrínsecos del fordismo, los cambios que se dieron en la producción y en las condiciones laborales. Al mismo tiempo, se enfatiza la manera en que las instituciones públicas jugaron un papel elemental para su propagación y cómo la industria automotriz fue el escenario perfecto para su reproducción. El segundo apartado, titulado “El origen del toyotismo y sus principales implicaciones en el entorno económico y social”, se concentra en el modelo de producción toyotista. Se enuncian sus características y sus principios fundamentales poniendo especial atención en el entorno japones después de la Segunda Guerra Mundial y como es que este mismo fue clave para que con el paso de los años tuviese un alcance a nivel global. El tercer subtema “Transición del fordismo rígido al toyotismo flexible” se centra en cómo y por qué surge la necesidad de cambiar del fordismo al toyotismo, observando cómo durante los años setenta el régimen de acumulación dominante mostraba un agotamiento y donde una reorganización productiva era urgente, por lo que se vislumbraba una producción flexible. Así, el toyotismo fue ganando terreno y en la década de los ochenta llega a Estados Unidos. Finalmente, el cuarto y último apartado que lleva por nombre “Toyotismo y producción modular” muestra el auge del toyotismo y la producción modular a escala global; en él se hace un recorrido histórico señalando los sucesos y transformaciones más relevante en la dinámica productiva y se cierra este acápite señalando las alianzas y tensiones que han surgido entre empresas durante dicho modelo.

3.1. Industria proveedora de autopartes y de servicios

En este primer apartado se pueden observar las transformaciones de orden laboral y entre empresas, el cual se ilustra, en términos generales, a partir de la dinámica entre la industria automotriz, de autopartes y de servicios[20]. Es primordial diferenciar la industria ensambladora y la industria de autopartes, ya que, debido al crecimiento del sector automotor, el cual se ha dado a una velocidad impresionante, desde mediados del siglo XX se generaron diversas integraciones técnicas, no obstante, esta separación no se dio de un momento a otro, ni fue tan sencilla ya que cruzó por diferentes transformaciones.

En sus orígenes, cada automóvil se producía casi en su totalidad dentro de una misma fábrica, después de ciertas circunstancias que se verán a continuación, la forma de producción fue cambiando e inclusive abrió paso a una nueva industria, la industria proveedora de autopartes[21]. Esta jugó un papel elemental en todo el proceso, ya que "La compartimentación y variedad de la fabricación de autopartes en la fase fordista sentó las bases para la aparición de proveedores independientes, muchas veces, moviéndose al margen y a la sombra de los circuitos de las grandes compañías ensambladoras" (Juárez et al., 2005, p.75). Poco a poco se dio la consolidación de proveedoras de diversas partes automotrices, conformadas por empresas de todos los tamaños, las que tenían que adaptarse a las formas de producción que manejaban las grandes ensambladoras. A pesar de ello, no era considerada como una industria independiente, sino que era parte de la industria automotriz hasta que años más tarde tomó fuerza e importancia, ya que se empezó a consolidar prácticamente en todo el mundo. Se debe tener en cuenta que:

> "La industria de autopartes considerada como un todo en su proceso de maduración ha tenido dos grandes fases, en un primer momento –en el modelo fordista- fue una industria integrada y al mismo tiempo relegada a la condición de apéndice a la industria terminal" (Juárez et al., 2005, p.72).

A finales de la década de los setenta, se da la segunda fase, este periodo se caracteriza por la:

> "(…) reestructuración posterior a la crisis de los años 1979-1982, se escribe la historia moderna de este segmento de la industria del automóvil, al mutar los conceptos de acopio, almacenaje y utilización de

[20] Limpieza de las líneas de producción, lavado de uniformes, servicio de paquetería, seguridad industrial, mantenimiento industrial, servicios logísticos, servicios auxiliares, mantenimiento de software, reparación, etc.

[21] Son definidas como "cualquier pieza o componente que se monte en un automóvil. El sector de autopartes abarca diferentes líneas de producción como carrocerías y remolques, motores y sus partes, sistemas de dirección, sistemas de suspensión, sistemas de frenado y componentes." (Markel, 2018, p.2).

partes. Esto provocó un ajuste en el número de proveedoras y una nueva reorganización en torno a las plantas ensambladoras" (Juárez et al., 2005, p.72).

A partir de 1980, esta industria se fortaleció a nivel mundial, en este momento se fabricaron un sinfín de piezas automotrices elementales para la producción, como: neumáticos, espejos, bolsas de aire, bujías, faros, asientos, parabrisas, defensas, bocinas, entre muchos otros, dividiendo cada vez más al propio automóvil, formado de las piezas que no se producían en la fábrica ensambladora, sin embargo, eran necesarias para la construcción del auto. Los componentes están conformados por diversos materiales como; plástico, vidrio, telas, acero, etc., por lo que en diversos países se crearon parques industriales, módulos, nódulos, centros productivos o clústeres[22], en ellos se unen distintos eslabones de la cadena de producción, interconectando en un mismo espacio geográfico a empresas de autopartes de todos los tamaños con las grandes armadoras. Esto con la finalidad de reducir costos y sobre todo disminuir el tiempo de producción.

Hoy en día, algunos países destacan por su participación en esta rama, los cuales son:

"Estados Unidos (31%), Japón (28%), Alemania (19%) y Francia (6%). Sin embargo, éstas no se concentran en sus respectivos países, sino que se distribuyen en el mundo conforme a los mercados automotrices primordiales. El 58% de la producción mundial de autopartes se lleva a cabo en la región Asia-Pacífico, seguida de la Unión Europea con 16%, América Latina con 5% y el resto del mundo con el 8%" (Medina, 2013, p.3).

En suma, un elemento que se debe de tomar en cuenta es que, los "proveedores locales-nacionales de partes han sido drásticamente desplazados y si hablamos de encadenamientos en los nuevos parques de suministros, están casi por definición fuera de la competencia (…)" (Juárez et al., 2005, p.81). Hecho que pone en evidencia una vez más que la inversión extranjera tiene un gran peso también en esta industria y, como en la mayoría de los casos, se lleva gran parte de las utilidades al exterior de los países receptores de estas compañías, poniendo en desventaja sobre todo a las proveedoras locales.

Es importante diferenciar lo siguiente:

"los tres agentes principales en el sector de autopartes son las armadoras, las empresas de autopartes y los proveedores de las propias empresas de autopartes", las primeras son "los grandes fabricantes

[22] "Pequeñas ínsulas industriales, muchas veces aisladas en páramos suburbanos, inaccesibles a los observadores y curiosos, aunque de alguna manera siempre cercanas a los centros de población que le surten la mano de obra. Dentro de su aparente aislamiento todos cuentan con eficaces sistemas de transporte, acopio de electricidad, agua suficiente y con sofisticados sistemas de comunicación" (Juárez et al., 2005, p.80)

automóviles", las segundas se entienden como aquellas "empresas que fabrican y suministran los múltiples componentes que precisas las armadoras para el montaje de los automóviles. Se denominan también proveedores TIER 1" y los últimos son "los proveedores de las empresas de autopartes, que se encargan de suministrar materiales o componentes para que las TIER 1 puedan fabricar sus productos. Se denominan como TIER 2. En múltiples casos existen incluso los denominados TIER 3, que proveen a los TIER 2" (Markel, 2018, p.4).

Después de observar cómo se divide la industria de la producción de autopartes conviene aclarar la segmentación de TIER 1, TIER 2 y TIER 3, se distinguen por lo siguiente:

"Fabricantes de primer nivel (TIER 1): fabricantes de sistemas, subsistemas y componentes que, por lo general, están completamente terminados y se suministran directamente a la armadora (fabricante de vehículos). Entre sus productos podríamos destacar los siguientes: Sistemas de aire acondicionado, partes de motor, sistemas de dirección y componentes de suspensión, logística, diseño, mantenimiento y producción de moldes y componentes electrónicos. Fabricantes de segundo nivel (TIER 2): fabricantes de sistemas, subsistemas y componentes de alta tecnología para su montaje en sistemas, o subsistemas de los TIER 1. Fabricantes de tercer nivel (TIER 3): Fabricantes de productos semielaborados o materias primas con suministro a fabricantes de componentes" (Markel, 2018, p.6).

Lo que demuestra que se han segregado y agrupado estos subsectores dependiendo de su producción y a quién va destinada, ampliando el volumen y el peso de la industria de autopartes.

Con respecto a las empresas que proveen distintos tipos de servicios a la gran ensambladora, ofrecen o abastecen elementos inmateriales que cubren ciertas necesidades especialmente de mantenimiento, limpieza y reparación, sin embargo, no escapan de las condiciones por las que atraviesan las proveedoras. Algo que se debe resaltar es que en su mayoría funcionan por *outsourcing* y cuentan con uno o más intermediarios, además, por lo general su número de trabajadores es reducido en comparación con las proveedoras de autopartes. Este tipo de empresas resulta ser tan fundamental como cualquiera de autopartes, ya que sin ellas no podría llevarse a cabo el proceso completo de producción; su funcionamiento es primordial en la industria, pero sobre todo en la industria automotriz, una de sus características más importantes es que cuenta con un alto grado de especialización.

Por otra parte, en la relación que surge entre las armadoras y las proveedoras, se dice que las armadoras participan como un elemento crucial en todo el proceso de producción ya que, como se ha mencionado, son aquellas que determinan en gran medida las condiciones y relaciones que se dan entre ambas industrias:

> "Ellas son las que deciden sobre cualquier aspecto del producto y/o empresa. Incluso exigen múltiples requisitos a los proveedores para poder suministrarles. Ya no solo aspectos de calidad del producto, con unos mínimos de calidad muy exigentes, sino que también en aspectos como la ubicación del proveedor. Es posible que ciertas armadoras exijan que sus proveedores de autopartes se encuentren ubicados en la cercanía para que el plazo de entrega sea inferior a 30 minutos. El motivo de tal requisito suele ser el sistema de organización de la producción de las empresas armadora, denominado *Just in time*" (Markel, 2018, p.4).

En ese esquema, principalmente se ejerce la producción en secuencia, obligando a las proveedoras a ubicarse dentro de los parques industriales que se encuentren lo más cerca posible de las fábricas de ensamble. Sin importar la región o el país, se ha homologado dicho sistema a partir de los años ochenta tras la búsqueda de integración de diversos componentes del automóvil. Toda esta situación pone en evidencia el hecho de que las grandes armadoras son básicamente las que en realidad deciden las condiciones de producción y no sólo eso, también las condiciones laborales de todos los trabajadores. Pues, de la misma forma en que se manejen en la armadora, las dinámicas laborales irremediablemente terminan extendiéndose dichas acciones a las proveedoras.

A finales del siglo XX, como resultado del modelo japonés, la modularización se convirtió en una forma predominante en los sistemas organizacionales donde participan armadoras y proveedoras en las distintas regiones, maximizando la flexibilidad laboral y el trabajo inter-empresas, dependiendo aparentemente unas de otras, donde se entabla una cooperación horizontal. No obstante, como se observó desde años atrás, las armadoras tuvieron un gran peso en la toma de decisiones, han buscado beneficios propios y, a pesar de que existen grandes proveedoras, las armadoras siguen condicionando a las proveedoras, ya que si, por ejemplo, la ensambladora cambia aspectos en su producción y señala que las ensambladoras deben de hacerlo, las proveedoras deben de seguir las indicaciones al pie de la letra.

3.2 Crisis sistémicas: condicionantes del cambio en la dinámica productiva

Desde el surgimiento del capitalismo industrial con la máquina de vapor en Europa, el mundo se ha ido tornando cada vez más industrializado, impulsando el crecimiento de las fuerzas productivas con el objetivo de acelerar una acumulación incesante de capital. Esto sucedió con ayuda de industrias poco sofisticadas. El cimiento de ello fue la Revolución Industrial, ya que en ese momento de la historia se impulsó la consolidación de grandes empresas y con ello la tecnología y la innovación se desarrollaron rápidamente, empero, también

generó una reconfiguración de la dinámica productiva de los campos provocando que numerosas masas de gente se insertaran en las empresas. Esto no significó precisamente una mejora social, lo que sí sucedió fue una acumulación de riqueza de los grandes capitalistas.

Estas transformaciones no sólo se estaban dando en la producción y en las empresas por sí mismas, también las instituciones públicas se encontraban dando un vuelco a favor de la industria, ya que sin ellas el camino hubiese sido más complicado y posiblemente mucho más largo. Estas instituciones se encontraron apoyando este desarrollo mediante la implementación de diversas estrategias normativas a favor del capital privado. Esto contribuyó no sólo a la consolidación de las grandes empresas, sino que promovían y sustentaban su rápido crecimiento inicialmente en los países centrales, pero poco a poco se extendió por todo el mundo.

El cambio radical que se dio a raíz de estas transformaciones se vio reflejado fuertemente en la dinámica productiva y de consumo, así como de circulación y distribución, de manera entrelazanda. Esta transición fue visible, por ejemplo, en los medios de transporte. Conforme avanzaba el tiempo, se producían medios de transporte más sofisticados, hasta llegar a los carros, estos últimos caracterizados por la utilización de ruedas, con piezas de metal y madera principalmente; el carro fue la idea inicial hacia la transición de un vehículo con un motor de combustión y también fue el precursor en el traslado de personas por tierra, reduciendo de manera considerable tiempos y costos por la vía terrestre. El vehículo con motor encontró rápidamente un éxito sin precedentes, por lo que el automóvil se convirtió casi en un ícono de la sociedad moderna capitalista, teniendo la particularidad de que al pasar el tiempo se convirtió en un artículo casi indispensable para las familias, el cual a pesar de que fue diseñado como una mercancía para la clase burguesa terminó satisfaciendo en gran medida el tema de movilidad y rapidez.

A principios del siglo XX, “Una nueva Revolución tecnológica permitió contrarrestar la baja tendencial de la tasa de ganancia. Los ramos ahora de punta fueron: el automóvil (como el Ford y la General Motor) (…)” (Dussel, 2013, p. 181). La industria automotriz se constituyó formalmente, y no solo eso, también creció a una velocidad impresionante, dicha rama fue determinante en la producción industrializada, marcó los ejes que regirían a la industria en general, principalmente por “la inmensa velocidad y productividad de las cadenas de fordismo, del proceso de trabajo” (Dussel, 2013, p. 181).

Es justo ahora cuando se considera pertinente analizar y reflexionar sobre los momentos de “crisis”, ya que fueron justamente estos los que han marcado transformaciones profundas en el sistema económico repercutiendo en la producción y en la sociedad misma. La industria automotriz y, en este caso, el fordismo y el toyotismo reflejaron cambios dentro de su forma de organización en la producción a raíz de las crisis que han acontecido.

La teoría ortodoxa plantea la existencia de ciclos económicos, los cuales están inmersos en la actividad económica y están compuestos por varias etapas: la primera, es la recuperación donde el crecimiento de la economía es muy lento o casi imperceptible; la segunda, es la expansión donde el crecimiento es visible; la tercera, llamada el auge, muestra que el crecimiento ligeramente empieza a decaer; la cuarta, la recesión es donde se encuentra un considerable decremento en la actividad económica con una reducción de consumo considerable y una tasa de desempleo elevada; la quinta y última, implica un periodo de depresión sin especulaciones de mejora a corto plazo. La crisis se hace visible entre la recesión y la depresión, donde las dificultades en la economía son prolongadas a través del tiempo. Sin embargo, explicar las crisis de esta manera, sería reducirla a un fenómeno expresado exclusivamente en el comportamiento del crecimiento económico, lo que se vuelve insuficiente para la presente investigación, por lo que se busca profundizar y retomar una interpretación alternativa de la misma.

Al presentar esta breve explicación sobre los ciclos económicos, se considera pertinente ahondar ahora en una categoría diferente, esta categoría son los ciclos sistémicos de acumulación (CSA) ya que brindan una explicación mucho más amplia de lo que ocurre en el sistema económico. Se parte de los postulado de Giovanni Arrighi sobre los CSA, quien fue fuertemente influenciado por los supuestos Braudelianos y Marxistas, este autor señala que “Los ciclos no se presumen, sino que se construyen, tanto objetiva como teóricamente, con el objetivo de lograr comprender la lógica (…)” (1999, pág.39) en que se desenvuelven, además se tiene que considerar que cada uno de los ciclos que han trastocado la economía están interconectados y se dan durante una duración prolongada, aproximadamente en un plazo de 100 años.

Es importante mencionar que, originalmente “Las redes de acumulación de capital se hallaron totalmente incrustadas en las redes de poder y subordinadas a las mismas. En estas circunstancias, para tener éxito en la obtención de beneficio era necesario que las organizaciones

empresariales fueran Estados poderosos (…)" (Arrighi, 1999, p.108). No obstante, en la trasformación de la economía mundo capitalista surgen cambios en estos ciclos, sin embargo, las redes de poder parecen una característica intrínseca a través del tiempo en las redes de acumulación, esto se ha observado en los ciclos sistémicos. "Cada uno de los ciclos ha estado definido por una fase de acumulación; cada uno de estos ciclos ha estado definido por una fase de expansión material (DM) a la que ha seguido una fase de expansión financiera (MD')." (Arrighi, 1999, p.108). La expansión material, es donde se observa como el capital-dinero propicia el movimiento de un gran volumen de mercancías, es en esta etapa donde generalmente se vislumbra el desarrollo en la economía-mundo capitalista. Con respecto a la expansión financiera, se asocia con "el momento en que las agencias empresariales líderes de la expansión comercial precedente desplazan sus energías y sus recursos desde la actividad comercial hacia la actividad monetaria" (Arrighi, 1999, p.108). Estas expansiones financieras se caracterizan por ser largas a través del tiempo, caóticas y recurrentes. Además, llevan dentro transformaciones en los procesos de acumulación de capital, es en esta fase donde la economía se mueve hacia otro camino por medio de reorganizaciones.

Además, con respecto a los ciclos sistémicos:

> "La sucesión de ciclos sistémicos de acumulación constituye en realidad <<una serie de saltos>>, resultado cada uno de ellos de las actividades de un complejo particular de agencias gubernamentales y empresariales dotado con la capacidad de llevar la expansión de la economía mundo capitalista un paso más allá (…) (Arrighi, 1999, p.109).

Pero qué significa llevar un paso más allá a esta expansión capitalista, pues "implica un cambio de guardia en los puestos de mando de la economía-mundo capitalista y una <<revolución organizativa>> concomitante en los procesos de acumulación de capital (…) (Arrighi, 1999, p.109). Por lo que, estas expansiones son consideradas "como precursoras no únicamente de la madurez de una etapa particular de desarrollo de la economía-mundo capitalista, sino como el inicio de una nueva etapa" (Arrighi, 1999, p.109).

Si se observa más atrás, las crisis, las transformaciones y reorganizaciones parece que han estado presente durante mucho tiempo, basta con presentar los cambios en las corporaciones y su producción, así como analizar los momentos de tensión en los CSA. De acuerdo con los planteamientos de Arrighi, el primer CSA es el genovés, el segundo el holandés, el tercero el

británico y, por último, el estadounidense, se presta atención en los últimos tres, poniendo énfasis en los límites que encuentra cada uno de ellos y los cambios industriales-empresariales.

Durante el segundo ciclo sistémico de acumulación que se dio entre 1630 y 1740, uno de los elementos más importantes a destacar es la internalización de la protección comercial en Holanda mediante la inversión del excedente de capital, enfocándose en dos estrategias, las actividades de organización de guerra y la construcción diseñada y planificada de un aparato estatal fuerte. Desde este momento el estado tiene un papel determinante, ya que fue el encargado de proteger y hacer crecer el comercio. Las actividades que se implementaron en Holanda pasaron de ser regionales a ser mundiales y el éxito se logró principalmente con la implementación políticas que se centraban en convertir a Ámsterdam en la capital europea y mundial del intercambio comercial; en suma, Ámsterdam buscaba consolidarse como el mercado central de dinero de capital más importante en Europa. Con respecto a las compañías con acciones, además, de ser privilegiadas por el gobierno, se les cedía la exclusividad de los derechos comerciales y la soberanía sobre los espacios de ultramar. Esto significó que el gobierno y las compañías trabajaron en conjunto, en la búsqueda de los mismos objetivos. Holanda se convirtió rápidamente en el motor europeo.

Con el paso del tiempo, se iban profundizando las necesidades de dinero y crédito de los gobiernos, no obstante, las redes empresariales por un tiempo lograron atender y dar soluciones, sin embargo, a partir de 1740 se empezaron a mostrar signos preocupantes, la crisis se hacía presente, se observó un exceso de competencia y con ello una saturación en el mercado, además, de una sobre acumulación del capital. El mercantilismo finalmente alcanzó a Holanda, la clase capitalista decidió abandonar el comercio y especializarse en las altas finanzas, invirtiendo su capital en títulos públicos y valores ingleses, tal fue su inversión que pocos años más tarde casi un cuarto de la deuda inglesa les pertenecía. Encima, se transfirió gran parte del excedente holandés a las empresas ubicadas en gran bretaña. La guerra de Sucesión Austriaca que se da en 1740 surge en cierta forma para atender equilibrios comerciales.

Ante la necesidad de adaptación y reorganización se empieza a consolidar el tercer ciclo de acumulación y con él la internalización de los costos de producción, esta internalización de costo funcionó como una estrategia que contribuyo en la expansión del imperio británico. El comercio ya no era el centro, ahora la producción se convertía en el eje de las actividades

económicas, las empresas ya no buscan únicamente comercializar bienes, sino que se encontraban interesadas en producirlos. Londres se posicionó, a pesar de la competencia que tenía con otros territorios, como Francia, como el líder europeo y mundial en las altas finanzas, donde aparece una nueva dinámica para controlar el sistema mundo capitalista, adaptándose a las circunstancias y necesidades del momento. A partir de 1792 Londres hace crecer su industria de bienes de capital como nunca. Las industrias que se colocan a la cabeza en este desarrollo fueron aquellas dedicadas producir medios de transporte, las de ferrocarriles y las de barcos, y poco tiempo después se sumó también la industria textil, banqueros y empresarios destinaron una gran suma de inversión, lo que propicio la gran expansión capitalista británica.

En 1820, se observa en las corporaciones un incrementó relevante en la mecanización, las empresas comenzaron a especializarse lo que hizo que se incrementara el volumen y la gama de bienes de capital. En conjunto con la liberalización unilateral del comercio las empresas comenzaron a buscar nuevos mercados para expandirse, donde encontraron casi de inmediato nuevos consumidores, Gran Bretaña se veía como el mercado más atractivo para el mundo. El industrialismo y el imperialismo del momento fueron vitales para el crecimiento sin precedentes que se observaba. El industrialismo permitió por medio de la internalización de los costos de producción que el régimen holandés quedara atrás, la renovación de las estructuras organizativas y el capitalismo financiero fueron parte importante de estas transformaciones.

A mediados del siglo XIX la expansión británica parecía no tener límites, su comercio llegó a Oriente medio, Asia y América central. Sin embargo, llega la gran depresión de 1873, donde una vez más se empezaban a observar signos de agotamiento, las luchas competitivas se repetían, lo que parece ser una característica recurrente. A pesar de que se presentaban estos problemas la expansión no se detuvo, ya que encontraron una respuesta cuando la competencia estatal en búsqueda de nuevas inversiones creció. En la última década del siglo los precios se elevaron y los beneficios subieron, los negocios se mostraron prósperos nuevamente. Sin embargo, esta situación solo iba redireccionando la producción y la inversión, Alemania y Estados Unidos poco a poco se iban colocando a la cabeza, las actividades financieras destacaban sobre actividades materiales.

A finales del siglo XIX Estados Unidos comienza a mostrar transformaciones importantes, se observa ahora una nueva internalización, la internalización de los costos de

transacción mercantil, ahora las empresas buscan hacerse cargo de todo el proceso, desde la extracción de materia prima, el proceso de producción y la distribución hasta el consumidor final, antes realizadas por unidades independientes. Las empresas ahora hacen llamarse empresas multidepartamentales, estas destacan en los mercados, presentando una nueva forma de manejar la producción. Se observaron beneficios importantes, se reducían los costos de transacción, y los flujos de mercancías eran más veloces, esto generó que las economías cambiaran de economías de tamaño por economías de velocidad, acelerando los flujos entre la producción primaría con el consumo final, las compañías ferroviarias fueron nuevamente las que acogieron este nuevo modelo con gran éxito.

Una única empresa se descentralizaba, colocando unidades encargadas de distintas actividades separadas unas de otras, se observaba una reorganización total, es ahí donde surge una nueva empresa capitalista. Este tipo de organización se replicó rápidamente en las siguientes décadas. Las empresas norteamericanas crecieron tanto que se trasladaron a otros países con la misma estrategia, esto les permitió obtener el control de los recursos de los otros países y establecer los derechos sobre las rentas obtenidas. Esta gran transformación fue parte de la gestación del cuarto CSA que se da oficialmente en 1930.

En el siglo XX, después del término de la primera guerra mundial y la victoria de Gran Bretaña, se observó el crecimiento del imperio territorial inglés, no obstante, los costos del imperio estaban rebasando los beneficios que se generaban, el fin del ciclo económico estaba cerca. En la década de los treinta la caída del patrón oro que era el sustento de la libra puso fin a la fortaleza con la que se había mantenido sobre el dinero mundial. En conjunto con la intensa competencia inter-capitalista marcaron el término del régimen británico, dando paso la cuarto CSA donde Estados Unidos pasa a ser el líder mundial.

Existen dos momentos clave durante el siglo XX que involucraron una serie de cambio significativos:

> "La crisis se conceptualizó como el momento final de un único proceso histórico constituido por tres momentos y definido por la conformación, la total expansión y el declive del sistema estadounidense de acumulación de capital a escala mundial. Los otros dos momentos eran la Gran Depresión de 1973-1976 y la crisis de treinta años que se extendió entre 1914-1945." (Arrighi, 1999, p. 7).

Por lo que las crisis de sobreacumulación, que se han dado por medio de la dinámica del sistema capitalista generando excedentes en la producción, han mostrado sus efectos en dos ámbitos diferentes: el primero es en las finanzas, donde se destina el grueso del capital que al llegar a sus propios límites busca su expansión en nuevos espacios; y el segundo es en lo material, que si bien encuentra una sobreacumulación, da pie a una búsqueda hacia una transformación en las estructuras materiales o, en el caso que se analiza en esta investigación, se observa cómo propicia una tendencia en la reorganización en las formas de producción y circulación de mercancías. Esto bajo la lógica de que el capital ha buscado reproducirse "El capital que no crece, muere. Debe aumentar no solo y continuamente el monto total de ganancia, sino esencialmente su <<tasa de ganancia>>, que es el criterio de la existencia misma del capital" (Dussel, 2013, p. 174).

Tras el recorrido histórico que se ha presentado y que aborda parte importante de las transformaciones en las dinámicas productiva y de circulación de mercancías, a continuación, se presenta la siguiente Tabla donde se observan de manera puntual dichos cambios sobre la organización de las agencias capitalistas líderes en los CSA de Holanda, de Gran Bretaña y de Estados Unidos, para identificar sus elementos clave de cada ciclo y los límites que experimenta la dinámica de acumulación:

Tabla 3.1. Ciclos sistémicos de acumulación

Ciclos sistémicos de acumulación		
Holandés	Británico	Estadounidense
Segundo CSA se da entre 1670 y 1789 -Internalización de la protección comercial -Construcción de aparato estatal fuerte -Actividades pasan de ser regionales a mundiales -Ámsterdam capital europea y mundial del intercambio comercial -Grandes compañías privilegiadas por el gobierno con soberanía en espacios de ultramar -Exceso de competencia -Saturación en los mercados -La clase capitalista abandona el comercio y se centra en las finanzas	Tercer CSA que se da entre 1780 y 1930 -Internalización de los costos de producción -El comercio ya no era el centro de las actividades, las corporaciones se interesan ahora en producir. -Londres se posiciona como líder europeo y mundial de las altas finanzas -Londres hace crecer su industria de bienes de capital -Industrias dominantes ferrocarriles, buques de casco de hierro y textiles -En1820 la mecanización en las empresas se eleva y con ello el volumen y la gama en la producción -Renovación de las estructuras organizativas y capitalismo financiero fueron ejes centrales -Su comercio llega a Oriente, Asia y América -Luchas competitivas se intensificaban -Las actividades financieras destacaban sobre las comerciales -Intensa competencia intercapitalista	Cuarto CSA que surge entre 1930 y 2009 -A finales de XIX Estados Unidos comienza a mostrar transformaciones importantes -Internalización de costos de transacción mercantil -Surge la empresa multidepartamental: una misma empresa, ubicada en diferentes espacios geográficos, se habla una nueva empresa capitalista. -Este modelo se replicó rápidamente hasta llegar a otras partes del mundo. -Obtienen el control de los recursos de otros países -Se reducen costos de transacción y los flujos de mercancías se vuelven más acelerados -Destacan modelos productivos como el fordismo y el toyotismo -Gran expansión material entre 1950 y 1960 reflejada en el comercio y la producción con un alcance de carácter mundial -Crisis en su modelos productivos y organizativos

Fuente: Elaboración propia con base en Arrighi (1999).

A manera de conclusión en este apartado, se observa que, ante la llegada de signos de agotamiento en cada CSA, el capital busca formas de adaptación. El CSA holandés se distingue por la internalización de la protección del comercio, lo que le permitió crecer como nunca. El CSA británico se centra en gran medida en la internalización de costos de producción, el comercio ya no era suficiente, la producción se volvió protagonista. El CSA estadounidense se gestaba por medio de la internalización de costos de transacción, formando a la nueva empresa capitalista, la que se desintegraba en diferentes áreas y departamentos fuera de la empresa, pero formaban parte de esta, lo que le permitía un control total y al mismo tiempo un gran crecimiento. Entre los modelos productivo que destacan por presentar innovaciones ante las necesidades del momento fueron el taylorismo, que destacó en la industria metalúrgica, y el

fordismo que, junto con el toyotismo en la industria automotriz, han sido de tal importancia en la estructuración de la lógica de producción que se analizan a detalle en el capítulo siguiente.

Respecto a las crisis, se debe tener en cuenta que:

> "A lo largo de la historia del capitalismo, los periodos dilatados de crisis, reestructuración y reorganización, en resumen, de cambio discontinuo, han sido mucho más habituales que los breves lapsos de expansión generalizada de acuerdo con la senda de desarrollo definida (…)" (Arrighi, 1999, p. 13).

Se trata de una de las principales contradicciones y uno de los grandes dilemas del capitalismo, ya que los periodos de crisis y reestructuración resultan más recurrentes, sin embargo, el optimismo que se le demuestra a los lapsos de expansión en los discursos de "desarrollo" siempre destacan dejando casi a un lado los momentos que visibilizan las contradicciones del sistema económico.

3.3. La producción en el siglo XX y sus transformaciones: Fordismo y toyotismo

Este capítulo se centra en los modelos de producción que han sido dominantes en el mundo a partir del siglo XX, donde la industria automotriz ha resultado el escenario ideal para su implementación y reproducción, no obstante, se han diseminado en casi todas las industrias por los resultados tan eficientes en términos de productividad que se han obtenido y que toda empresa busca.

En primer lugar, se analiza al fordismo desde dos posturas: como régimen de acumulación y como forma de organizar la producción de mercancías dentro del modo de producción capitalista. En segundo lugar, se aborda al toyotismo mencionando sus principales características, las trasformaciones que surgen a partir del mismo y los elementos más representativos. Desarrolla la investigación en torno a la transición del fordismo al toyotismo en el marco del neoliberalismo y lo que ello implicó en la producción y en la sociedad en general.

3.3.1 El fordismo en la industria del siglo XX

Antes de empezar abordar el Fordismo es importante mencionar algunos elementos generales sobre el Taylorismo, ya que es otra forma de producción que se implementó casi a la par del primero, sin embargo, cuenta con características particulares. El principal objetivo del Taylorismo era aumentar la producción dentro de las empresas reduciendo sus costos incrementando la productividad del trabajador.

Frederick Taylor impulsó esta forma de producción, la que se expandió por gran parte de Norteamérica a principios del siglo XX, donde la productividad se incrementó en muy poco tiempo, no obstante, más que implementar un incremento de la tecnología se dio debido a su rápida incorporación de trabajadores a las fábricas con la idea de mantener un ritmo acelerado. Esto se logró gracias a toda la mano de obra proveniente en ese momento de Europa. Las jornadas de trabajo eran de 12 a 14 horas aproximadamente en cada turno, la remuneración en la mayoría de los casos se daba por hora o por jornada laboral. Poco se habló al principio de la calidad y la cantidad, ya que el objetivo era acoger a todo aquel que estuviera dispuesto a trabajar bajo estas condiciones más allá de tener una preparación u oficio, por lo que los espacios productivos eran sumamente heterogéneos.

Por tales motivos, se propuso una organización científica del trabajo, en este modelo se estudiaban los tiempos y movimientos de los trabajadores con la idea de localizar al más veloz y eficiente y así replicar y estandarizar en los demás su técnica productiva. Se implementó el uso del cronómetro para medir el tiempo medio, se incorpora así la división técnica del trabajo donde cada trabajador ahora tiene una tarea específica y tiene un tiempo determinado para cumplirla.

Con el paso de los años se le dio importancia a la selección del trabajador, ya no se quería solo aquel que quisiera emplearse, además, debía de contar con las aptitudes necesarias para el puesto y las tareas requeridas. En suma, se implementó la capacitación específica y especializada, proceso por el cual el trabajador sabría desempeñar alguna tarea a la perfección. Con respecto a la fábrica, se da una separación interna donde habría un lugar para ejecutar el trabajo productivo, otro para la toma de decisiones y otro más para la administración.

Todo lo que se acaba de enunciar llevó a un fuerte disciplinamiento de los trabajadores con mayores exigencias, donde la alineación por la división técnica se hizo presente. A partir de ese momento, al trabajador ya no se le da la oportunidad de implementar conocimientos propios o de mejorarlos, sino que únicamente deben de cumplir con las tareas y las funciones tal y como se les indica, básicamente ser el mejor en el puesto que ocupe, por lo que los puestos dentro de la empresa son de igual forma muy específicos en este tipo de organización. Esta situación marca un precedente importante en las condiciones de la fuerza de trabajo en el mundo occidental.

Con respecto al fordismo, se parte del argumento de que funcionó como un régimen de acumulación, se observó un auge en su funcionamiento de1930 hasta 1970, y se define como "(…) una particular fase constitutiva del desarrollo capitalista, caracterizada por inversiones de capital fijo que crean el potencial para obtener incrementos regulares de productividad y generar el consumo en masas correspondiente." (Arrighi, 1999, p. 14). Esta fase por sí misma no podría llegar a consolidarse ni tener un gran alcance sin la implementación de políticas que fomenten este sistema, por lo que el Keynesianismo "(…) es un modo de regulación que posibilitó al emergente régimen fordista la completa realización de su potencial." (Arrighi, 1999, p. 14).

Este régimen de acumulación no únicamente trastocaba el entorno económico, sino que alcanzaba de manera significativa la vida social de las personas, poniendo en el centro de la vida a la producción y sobre todo el consumo en masa, lo que permitió hacer crecer ambas esferas.

Desde la mirada regulacionista, se define al régimen de acumulación como:

> "(…) una forma de compatibilidad regular entre las transformaciones dentro de la producción (cantidad, calidad) y las transformaciones en el uso social del producto, sea consumo de ricos o de los pobres, consumo de la administración Estatal, inversiones, exportaciones, en fin, todos los usos del producto. El régimen de acumulación es una definición de un ritmo de transformación conjunta de la producción del uso social del producto. La propuesta de Ford no era posible sin cambiar las costumbres, las ideas y también las instituciones que guían el comportamiento de los patrones y los sindicatos para aumentar el consumo de los asalariados." (Lipietz, 2014, p. 4).

En este momento las instituciones fueron protagonistas, ya que permitieron crear un entorno adecuado para los capitalistas: crear las condiciones óptimas para que los obreros tuviesen la capacidad adquisitiva de comprar bienes producidos por las grandes empresas capitalistas. En el caso de la industria automotriz, se crearon las condiciones para brindar la capacidad de adquirir automóviles a la mayoría de los estratos sociales, lo que ocasionó que este consumo se convirtiera en un consumo en masa en poco tiempo.

El estado benefactor era el encargado de proveer elementos para la consolidación de este régimen; el primer elemento, fue la educación ya que ahora se volvía cada vez más necesario contar con trabajadores que tuvieran conocimientos generales, sin importar que más tarde se especializaran en las fábricas. El segundo, consistió en garantizar sanidad a la sociedad, suministrando bienes y servicios que contribuyeran a proteger la salud de la población. El tercer elemento, residía en proporcionar la infraestructura necesaria para favorecer al sistema productivo; carreteras, aeropuertos, puertos marítimos, puentes, etc.

Este régimen cobró fuerza en tres momentos importantes antes de la mitad del siglo XX: el primero, es tras terminar la Primera Guerra Mundial; el segundo, se da durante la década de 1930 en la Gran Depresión, el momento posterior a ella fue clave ya que el Estado de Bienestar participaba como un sistema de emergencia para disminuir el desempleo y auxiliaba la perdida de la producción ante la crisis; y el tercero durante la Segunda Guerra Mundial.

Retomando el tema de producción, tres países fueron los pioneros en producir automóviles de diversas gamas, concentrando una alta industrialización a través de varias modificaciones, pero sobre todo impulsando un proceso de producción a gran escala. Estos países fueron Estados Unidos, Francia y Alemania, sin embargo, el líder en producción era el primero.

Años más tarde, otros países también se especializaron en la producción de autos, un claro ejemplo se dio del otro lado del mundo, incorporando particularidades de la región, este fue el caso de Japón, convirtiéndose en una de las industrias con más peso social y económico. Por lo que "el automóvil, convertido en mercancía *Ser* del capitalismo, encabeza la lista de otros productos exitosos (…)" (Juárez, Lara, Bueno, 2005, p. 12) del siglo XX.

El fordismo y el toyotismo marcaron la historia de la producción de mercancías, ambos no solo hicieron crecer a la industria automotriz, sino que generaron una profunda transformación a la industria de talla mundial. El primero, acogía algunos signos del taylorismo, compartiendo el país de origen, Estados Unidos. En el taylorismo se observaron formas de producir que ya se habían implementado previamente en la industria. El taylorismo fomentaba que el obrero de la fábrica fuese capaz de organizar su trabajo de manera eficiente, esta forma está vinculada estrechamente con el artesanado que se dio tiempo atrás, donde el artesano contaba con autonomía en la producción, de una forma similar el trabajador del taylorismo contaba con cierta libertad para establecer sus objetivos en conjunto con los de la empresa. No obstante, la administración participaba de manera importante porque supervisaba que los insumos estuviesen siendo utilizados de forma eficiente. Por lo que se llega al supuesto de que hay algunos obreros que saben cómo trabajar de manera eficiente y pueden compartir los conocimientos que han adquirido con aquellos que aún no cuentan con ellos. A pesar de que a simple vista parece que se fomenta la socialización, el trasfondo radica en el control de la clase trabajadora.

Inclusive, Ford mencionó que:

> "El taylorismo era sólo una sistematización del antiguo *savoir faire***,** pero sin una acción nueva, sin innovaciones. El fordismo es agregar al taylorismo la idea de que una vez que se produce la separación entre administración que concibe la organización y los obreros que la aplican, la administración puede introducir formas, puede materializar el saber hacer por medio de máquinas, concretarlo en un sistema automático de máquinas. La mecanización de tipo fordista es la cristalización del saber hacer antiguamente capturado por el taylorismo, por medio de un sistema automático de máquinas. Fue una forma muy efectiva de socialización del saber, con un crecimiento increíble, sin precedentes de la productividad del trabajo humano." (Lipietz, 2014, p. 3)

Por lo que el taylorismo, a pesar de que logró incrementar la producción, no se observó algo nuevo, la innovación y los cambios tecnológicos no eran visibles, mientras que el fordismo permitió que la tecnología y las máquinas fuesen un elemento primordial en el proceso productivo, se incorpora un sistema automático de máquinas, esto provocó la socialización del saber, que ocasionó un crecimiento en la productividad nunca visto.

Por otra parte, el fordismo dentro de la empresa en la parte organizativa se enfocaba en darle todo el control a la parte gerencial, o a los altos puestos dentro de la corporación, instaurando la vigilancia continua en los procesos de producción, donde se fomenta la especialización, con gran cuidado en cada detalle. Se afirma que la selección de la fuerza de trabajo para los diferentes puestos era elemental para incrementar la productividad en la producción en cadena, ya que, si se contrataba al empleado ideal, con las capacidades necesarias, se reducirían en gran medida los fallos en la producción e inclusive se podría aumentar la cantidad y la calidad. Además, este modelo de producción impulsó el uso de manuales y guías, los que contenían las indicaciones específicas para el uso de equipo, herramientas y maquinaria. En suma, los puestos de trabajo en las fábricas ahora se encontraban establecidos con la finalidad de que su trabajo se llevara a cabo a la perfección y manejase la máquina de manera correcta y eficiente. La capacitación constante también se convirtió en una formación clave, en ella se buscaba brindar los conocimientos técnicos y prácticos para conseguir la mayor eficiencia posible. Respecto a la parte de montaje en la fábrica, el obrero funciona como un apéndice a la línea de montaje ya que el chasis del auto se desplazaba en una banda mientras que los obreros ajustaban las piezas en tiempos exactos. Además, los componentes y las herramientas que se utilizaban tenían que ser precisas ya que gracias al ensamblaje que se realizaba, se podía llevar a cabo una gran producción en masa en poco tiempo en un solo proceso. En ese momento:

> "La típica gran empresa Fordista se erguía como una gigante que integraba gran parte del proceso productivo, elaborando en su interior casi cada una de las partes del producto terminado y, por consiguiente, concentrando a una gran cantidad de mano de obra que no tenía precedentes en la época de producción artesanal (…)" (Rodríguez, 2013, p.116).

Además, un elemento importante que se tomó en cuenta en el fordismo, con respecto a la clase trabajadora y lo salarios, es que los obreros pueden comprar mercancías en relación con el salario que reciban. Ford señaló lo siguiente "La clase más numerosa aquí es la clase obrera. Tenemos que hacer de esa clase una clase <<acomodada>> si queremos vender nuestra inmensa producción" (Lapietz, 2014, p. 4). Si bien este método se enfocó principalmente en la oferta y no en la demanda, ya que partió del supuesto de que, al producir y poner las mercancías en el mercado a un buen precio, con ciertos niveles de calidad, la fuerza de trabajo lo adquirirá inevitablemente, esto se complementaba con la idea de que el trabajador tenía que poseer el poder adquisitivo para comprarlo. En suma, con el paso del tiempo se buscaba la venta de autos en países extranjeros para poder incrementar las ventas en masa.

Respecto a las relaciones laborales, uno de los objetivos era en un primer momento unificar los salarios, los que debían corresponder al tiempo que los obreros laboraran, así mismo si se trabajase más tiempo debía haber un aumento en los salarios, además "(…) el Estado puede intervenir usando el salario mínimo para empujar las remuneraciones hacia arriba" (Lipietz, 2014, p.5). Inclusive, se buscó asegurar que los obreros recibieran un salario aun cuando estuvieran enfermos o fuesen de edad avanzada, esta situación:

> "(…) era muy importante para los banqueros y para los capitalistas que producían casas o coches, porque la seguridad de la renta era la condición de acceso de los asalariados al consumo de los bienes durables (casa y todo lo que hay en ella, coches, refrigeradores, televisores)" (Lipietz, 2014, p.5).

Con este tipo de acciones el fordismo representó "(…) la perfección del capitalismo centrado sobre su propio mercado interno a nivel nacional." (Lipietz, 2014, p.6).

Además, en relación con los contratos dentro de las empresas, los contratos colectivos fueron la tendencia del momento, lo que se formó como rasgo característico del fordismo, esta situación desencadenó este tipo de contratación en todo tipo de empresas e industrias.

Por otra parte, el fordismo se centraba en la reducción de costos en grandes cantidades de producción, por eso se caracterizaba por generar una producción en masa con una variedad limitada de mercancías, utilizando procesos de estandarización y uniformidad, fomentando

continuamente la competencia, la individualidad, e inclusive el egoísmo dentro de la empresa. Una situación que no únicamente se da al inicio sino en lo sucesivo, en sus diversas fábricas, siendo determinantes estas características para la producción mundial, además de que para el obrero su trabajo se convirtió en rutinario y tedioso ya que repetía continuamente los procesos, ocasionando un desgaste mental en los trabajadores.

Pero si bien parecieran por un momento condiciones normales, no se debe olvidar que estas formas de producción terminaron subyugando al trabajador, viéndolo como un instrumento, como una herramienta más de la empresa, deshumanizándolo, incentivándolo a trabajar más por salarios cada vez más precarios, que si bien parecía por un momento habían ganado beneficios en realidad no correspondían a las ganancias que las empresas estaban logrando obtener por medio del trabajador.

Se buscaban ganancias en la extensión de la productividad, ya que en esta fábrica se mantenían "esfuerzos por movilizar los efectos de producción en serie y las economías de escala, aceptando como una fatalidad los problemas de funcionamiento y los sobrecostos que esta también genera" (Coriat, 1992, p. 26). Como se mencionó previamente siempre se mantenían en la búsqueda de reducción de costos y tiempo a través de la mecanización. Estas son solo algunas características de esta forma de producción y marcó "un período específico del capitalismo, la fase de Producción en Masa o Fordismo" (Juárez et al., 2005, p. 12), el cual permeó por varias industrias alrededor del mundo.

Respecto a la regulación entre los países que conformaban el centro fordista:

> "El comercio internacional era cada vez más grande dado que la tasa de exportación en comparación al mercado doméstico decrecía, pero con la explosión del mercado doméstico las exportaciones crecieron también rápidamente. Tenían que arreglas las exportaciones dentro del centro fordista. Era fácil porque los países del centro eran países que tenían la misma idea de progreso, más, más y más trabajo para más y más consumo. Con la hegemonía del productivismo de todos esos países, era claro que todos los países debían crecer más rápidamente y sus salarios internos también debían crecer más rápidamente." (Lipietz, 2014, p.7).

La crisis que se dio durante en la década de los treinta ocasionó que la capacidad de compra disminuyera, dando como resultado una caída en la oferta en prácticamente en todo el mundo.

Años más tarde, a principios de la década de 1940, se contrae la producción ocasionada por la guerra y, terminada la Segunda Guerra Mundial, se da una reconfiguración del poder en los países centrales, dando como resultado la emergencia de la hegemonía norteamericana, y, a pesar del caos que existía en ese momento, se establecieron los parámetros del nuevo orden económico y político para el mundo. Fue desde la conferencia de Bretton Woods de 1944, donde ya quedaba claramente establecida la re-configuración, convirtiendo ahora el desarrollo como una parte fundamental de la política exterior, inclusive se crearon nuevos organismos que guiarían este camino, como lo fueron el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, situación que impactó también en los modelos de producción y propició cambios en ellos. Fue hasta principios de los años cincuenta, que la producción se estabilizó con una dinámica de crecimiento.

El modelo capitalista argumentaba que, "La industrialización está íntimamente ligada al desarrollo general de los países y es causa y efecto de su progreso (…)" (Martínez del Campo, 1985, p. 15). Sin embargo, se debe tener en cuenta que esta misma:

> "conlleva a un desorden inherente que puede ser más o menos grave, ya que implica la concentración creciente de fábricas y asentamientos humanos, en un proceso difícil de contrarrestar, pues una vez que ha adquirido cierta fuerza continua por inercia (…) (Martínez del Campo, 1985, p. 15).

Esta situación dio pie a diversas transformaciones importantes en regiones a nivel mundial.

Fue entre la década de 1950 y 1960 cuando se dio la expansión material del CSA del siglo XX, la cual se vio fuertemente reflejada en dos ámbitos: la producción y el comercio. Su crecimiento que no se focalizaba en un espacio particular, un país o una región, sino que tenía un alcance de carácter mundial, esto podría hacer referencia a la "revolución logística" que ya se ha presentado previamente, misma que permitió la expansión de la producción y el comercio, donde el traslado de mercancías se hacía cada vez más sencillo. La "revolución logística" marca un precedente importante de lo que se vería más adelante.

La logística va jugando un rol determinante, ya que justamente es durante los años setenta del siglo XX donde se da la crisis del modelo fordista, en ella se observan cambios en cuestiones salariales. Es la época de la crisis mundial del petróleo y el modelo de producción y circulación vigente hasta entonces comienza a ver sus límites organizativos. En este caos se iba

consolidado un modelo de producción diferente, el toyotismo, para el que la logística fue fundamental, pues “Para desmantelar los grandes polos de concentración obrera y tecnológica que caracterizaron a la gran industria fordista, fueron decisivas una serie de técnicas, conocimientos y tecnologías logísticas, adecuadas para posibilitar la expansión de cadenas productivas a escalas geográficas antes inimaginables” (Cupinni, 2021, p.28).

Existe un ejemplo paradigmático de esta desvinculación de las empresas en el ámbito automotriz y es la fábrica Fiat de Turín. También conocida como ciudad fábrica, esta llevaba a cabo su proceso productivo completo en una extensión de cincuenta kilómetros, todo hecho a partir de las necesidades fordistas, sin embargo, en poco tiempo esto se transformó y se extendió a escalas globales abarcando miles de kilómetros. “Para gestionar estas nuevas dimensiones, las redes de producción se hicieron más complejas organizativamente, extendiéndose mediante infraestructuras, rutas y procedimientos que progresivamente definieron un sistema de producción logística global” (Cupinni, 2021, p.28). La producción se extendió por gran parte del territorio descentralizando a la gran fábrica, llevándola más allá de sus propios límites, donde “(…) producción y circulación, hasta entonces dos momentos claramente separados, están hoy fusionados. Por tanto, todo el territorio mundial se convierte en una gran fábrica sin muros” (Cupinni, 2021, p.28).

Ello ocasionó una urbanización acelerada, dando cuenta de lo que la “revolución logística” significó. Este concepto define muy bien lo que ocurría en ese momento en Italia, con la construcción de enormes redes terrestres de carreteras, edificios, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, con toda la infraestructura necesaria para facilitar la producción y circulación, con la implementación de grandes contenedores ideados para facilitar el traslado de mercancías. Se trata de un proceso que se fue perfeccionando cada vez más.

En síntesis, durante la desintegración del fordismo se gesta el escenario para una reorganización en la que se construían los cimientos de un nuevo modelo productivo. El Estado jugó nuevamente un papel muy importante, impulsando la construcción de infraestructura, fomentando la innovación y el traslado de insumos y generando fuerza de trabajo para las fábricas, ubicadas en diversos puntos geográficos.

3.3.2 El origen del toyotismo y sus principales implicaciones en el entorno económico y social.

Para llevar a cabo una reflexión completa es necesario analizar más allá de las características del toyotismo, ya que como se presenta en las líneas posteriores trastocó una región entera y con el paso del tiempo su impacto fue mundial, por lo que también se presentan sucesos históricos que se consideran trascendentes en la región asiática.

Durante los años veinte, la producción de automóviles en Japón se centró en las innovaciones organizacionales, las cuales también se vinculaban de cierta manera al taylorismo y al fordismo estadounidense, sobre todo por la industria en la que ambos participaron, la automotriz. Poco a poco se hacía visible el nacimiento de un nuevo modelo en la producción, aún sin denominación, con "(…) un comportamiento conservador, financiándose con fondos propios y dando prioridad a la autonomía tecnológica, evitado el desarrollo con base en transferencia de tecnología del exterior." (Rodríguez, 2013, p.117).

En Japón, a pesar de la industrialización que se hacía visible durante los primeros años del siglo XX, mientras se da la II Guerra Mundial:

> "(…) seguía siendo un Estado de renta media, con un PNB per cápita aproximadamente igual a un quinto de los Estado del centro orgánico y se hallaba en una situación económica en absoluto diferente a la que había alcanzado antes de acometer los esfuerzos de industrialización de la década de 1930." (Arrighi, 1999, p. 402).

El escenario japonés tras la posguerra no fue tan fatalista como se previó, a mediados de siglo, al igual que Italia y Alemania, la recuperación era visible y con ritmos acelerados. A partir de este momento, pareciera que Japón comienza una larga trayectoria fomentando una vez más su industrialización. Inclusive, en el plano comercial se encontraba inmerso en una triangulación con Estados Unidos y el sudeste asiático, lo que ocasionaba una reducción en los costos de la producción, se propiciaba la diversificación de mercancías y además, se fomentaba la innovación y el desarrollo tecnológico.

Después de haber establecido a Estados Unidos como una nueva potencia mundial a mediados del siglo XX, surgió oficialmente del otro lado del mundo "El sistema Toyota o el "ohnismo", si queremos un neologismo cómodo, que por añadidura presenta la ventaja de asociar claramente las innovaciones esenciales aportadas por la escuela japonesa (…)" (Coriat,

1992, p. 9), y si bien no se encontraban las mejores condiciones ni económicas ni sociales, este método fue tomando fuerza durante las dos décadas siguientes.

El toyotistmo tiene un principio fundamental que consiste en tener una producción en el momento preciso, también es conocido como el justo a tiempo (*Just in time*). Implica tener los suministros, las materias primas o los productos que se requieran para el proceso de producción en el momento necesario, entablando una relación más fuerte con los proveedores, quienes se convirtieron en una parte fundamental de este proceso. Por otra parte, también aplica este sistema en la entrega del producto final, la cual consiste en entregar a tiempo la mercancía al cliente. El JIT o el justo a tiempo comenzó en la industria automotriz, pero en poco tiempo se extendió a todo Japón y más tarde por el mundo entero a empresas de todos los tamaños, ya que fue comprobada su efectividad en la reducción de tiempo y de costos en la producción. El JIT empata con el denominado proceso de "revolución logística", donde se debe de producir lo necesario, en los tiempos exactos, en el lugar indicado; la logística hace este proceso posible a través de la construcción de infraestructura y del uso óptimo del transporte de mercancías.

El sistema toyotista tenía como particularidad, en un primer momento, la búsqueda de producir pequeñas cantidades de modelos diferentes, construyendo un sistema de producción especializado en la diversificación, propiciando la diferenciación, contraponiendo lo que se realizaba en la fábrica de Ford donde se producían "Grandes volúmenes de productos rigurosamente idénticos contra volúmenes limitados de productos diferenciados es, en pocas palabras, el núcleo de la oposición central (…)" (Coriat, 1992, p. 21), aunque esto no duró mucho, tras observar el éxito obtenido en la venta de sus automóviles y de la aplicación de su método, más tarde también generó una gran producción en masa.

Con respecto a los elementos internos propios de la fuerza de trabajo dentro de las plantas, de acuerdo con Masahiko Aoki destaca su jerarquización, distinta a la que manejaba el fordismo, donde los trabajadores eran capaces de desarrollar habilidades funcionales para la empresa, donde dependan unos de otros y el trabajo en equipo sea mucho más eficiente acompañado de coordinación, participación, integración y comunicación horizontal. Este trabajo en equipo destacó por su versatilidad en el trabajo, donde grupos operativos son capaces de hacer frente a problemáticas en diversas áreas, desde recursos humanos hasta productivos, mientras que el fordismo buscaba especializar solo a algunos trabajadores. Es más:

> “Toyota mejora a sus trabajadores siguiendo un sistema denominado rotación del trabajo de su taller, en el que cada trabajador es rotado y desempeña todos los trabajos de su taller. Después de un periodo, el trabajador individual desarrolla sus destrezas en cada trabajo y, por lo tanto, se convierte en un trabajador que puede desempeñar múltiples funciones. El sistema de rotación de trabajos consiste en tres partes principales. Primero, cada gerente y su jefe deben rotar por todos los trabajos y demostrar sus propias habilidades a los trabajadores generales en el taller. Segundo, cada empleado dentro de los talleres es rotado y entrenado para desempeñar cada uno de los trabajos en rotación. El paso final es el de programar a los trabajadores para la rotación de trabajos con frecuencia de varias veces al día” (Aoki, 1991, p.22).

La rotación o la polivalencia es central, ya que un mismo obrero podía desempeñar diversas funciones, lo que ocasionó una reducción considerable en el número de obreros, pues ya no eran necesarios tantos de ellos. Este sistema trajo como consecuencia que la eficiencia dentro de las fábricas toyotistas se incrementara en poco tiempo y que otras empresas buscara reproducir sistemas similares, a diferencia del fordismo donde la demarcación de puestos era muy precisa.

El toyotismo promovía aparentemente el conocimiento colectivo con la finalidad de que todos los que laboraban dentro de la empresa en algún momento pudieran corregir errores o aportar mejoras en la producción, en suma, la lealtad y la actitud cooperativa eran cualidades que destacaban en todo momento en los trabajadores.

Por otro lado, se buscó desde el inicio la implementación y utilización de maquinaria, marcando a este método como uno a la vanguardia en procesos tecnológicos de diversa índole, en donde se contaba con un departamento especializado en mejoras e innovaciones. Con el paso de los años, es evidente su gran poderío tecnológico en donde cada vez son menos los trabajadores necesarios y son más máquinas las que participan en la producción, desplazando al trabajador y recordando así el remoto taller automático, por lo que a pesar de que el tiempo avanza parece que el objetivo de incrementar la producción va retomando viejas formas que lo favorecen adaptándolas a las condiciones que se le presentan.

En poco tiempo, Toyota se convirtió en una empresa líder en la producción de automóviles en Japón y comenzaba a exportar a varias regiones del continente asiático. Tras un lapso de veinte años, esta marca se ubicaba entre las más vendidas de su región con la capacidad de competir en el mercado internacional, mostrándose como un gigante en la industria automotriz.

Durante este proceso, también se consolidó el método Kanban o “el sistema de tarjetas”, este sistema se llevaba a cabo mediante la supervisión de la producción mediante el control de los insumos necesarios, el tiempo que se necesitaba y la vigilancia de procesos. La parte más importante consistía en pegar tarjetas en donde se colocaban los materiales, las tarjetas se retiraban cuando estos materiales eran utilizados y se terminaban, con la finalidad de que se repusieran en corto tiempo. Cuando se retiraban los productos las tarjetas funcionan como una señal, de que es necesaria su reposición o inclusive la elaboración de un nuevo producto. Este sistema se consideró parte del *Just in time*.

Sin embargo, “El éxito japonés se debía principalmente a su modelo de producción basado en la desintegración productiva” (Rodríguez, 2013, p. 118). Una red de proveedores se ubicaba alrededor de su planta con la finalidad de encontrar una gran disponibilidad de piezas y generar bajos costos en la producción. Esta situación “permitía a Toyota y sus proveedores a inicios de los años ochenta manufacturar un automóvil compacto en 120 horas de trabajo en vez de 175-200 hora de las empresas de Estados Unidos” (Rodríguez, 2013, p.118), las empresas americanas en su mayoría seguían con modelos tayloristas o fordistas. Era ya tan grande la desintegración en la producción que para este momento “(…) los 250 proveedores de Toyota aportaban alrededor de 70% del valor del auto” (Rodríguez, 2013, p.118). Ya para mediados de los años sesenta el JIT se esparcía más allá de la propia empresa, llegaba a las empresas subcontratistas, ya era significativa su presencia en toda la región asiática y estaba por expandirse a todo el mundo.

Por otra parte, en relación con el tema sindical se intentaba una desactivación de este, con la propuesta de que aquellos que lo conformaba ahora tendrían la posibilidad de acceder a puestos más altos dentro de la empresa, como, por ejemplo: supervisores. Además, la política patronal se esmeró en generar un gran número de préstamos dirigidos hacia la adquisición de viviendas, esto fue determinante para minar la combatividad de los obreros (Álvarez, 2017).

Años más tarde, se asentó el nuevo compromiso con el sindicato donde, tras el intento de desintegrar la combatividad, ahora se plantea 3 ideas políticas para el buen funcionamiento e incremento de la productividad: la primera, señala que el sindicato y la dirección fomentarán el crecimiento de la industria automotriz; la segunda; menciona que la relación entre sindicato y la patronal debe estar sentada sobre una confianza mutua; y, la tercera, plantea que la dirección

buscará la mejora de las condiciones de trabajo siempre y cuando el sindicato muestre cooperación con la dirección y siempre en busca de incrementar la productividad de la empresa (Álvarez, 2017).

Con respecto al empleo, en suma, se menciona lo siguiente:

> "(…) como el empleo vitalicio (las fluctuaciones en la producción eran compensadas mediante el uso intenso del tiempo extra, ajustes en la fuerza de trabajo temporal, subcontratada por las empresas proveedoras), la multicapacitación de los trabajadores, los círculos de calidad (consistente en grupos de trabajo con el objetivo del mejoramiento del proceso productivo), la salarial (en la que los ingresos del trabajador estaban directamente ligados a su desempeño productivo)(…)" (Rodríguez, 2013, p. 118).

La situación salarial se determinaba mediante tres puntos importantes:

> "1) el sistema de salarios que combina rango por antigüedad y méritos; 2) las promociones internas que se aplican en forma selectiva a los empleados sobre la base de su calificación de méritos y 3) un pago global en el momento de separación (obligatoria), al cual se le denomina *taisho-kukin*" (Aoki, 1991, p. 57).

Esto se puede resumir en que el toyotismo funciona bajo incentivos o méritos lo que provoca un aumento en la productividad del trabajador, ya que por medio de estos méritos se ve recompensado.

> "Bajo esos planes, la empresa puede identificar el aprendizaje lento, la baja productividad, la poca motivación y a los trabajadores que no cooperen, mediante la observación real, y diferenciarlos en paga y status a largo plazo, mientras procura conservar los trabajadores de aprendizaje rápido, muy productivos, altamente motivados y cooperativos" (Aoki, 1991, p. 57).

Por lo que el condicionamiento, la vigilancia y la presión en el trabajador están sumamente instaurados en este modelo productivo, ya que si no cumplen de manera eficiente la amenaza del despido también está presente, a pesar de que siempre se manejó el ver a la empresa como una familia, lo que se presenta como un discurso de integración más que una realidad.

Por otro lado, en el entorno mundial de los años setenta, la crisis de sobreacumulación era visible, esta misma situación, "(…) impulsó al capital japonés por la senda de la expansión transnacional que pronto revolucionaria toda la región del este de Asia (…)" (Arrighi, 1999, p. 412). Pero esta expansión transnacional no implicaba únicamente el crecimiento del capital, sino que además integraba un rasgo particular en las empresas:

> "(...) consistía básicamente en la reproducción ampliada del sistema de subcontratación multiestratificado de la empresa japonesa. Como ha sido puesto de relieve por teóricos del <<sector informal>> y de la <<especialización flexible>>, desde aproximadamente 1970 diversos tipos de subcontratación han florecido por todo el mundo. Sin embargo, como hemos sostenido en otro lugar más extensamente, el

> sistema de subcontratación japonés, que se ha expandido transnacionalmente durante las décadas de 1970 y 1980, difiere en aspectos esenciales de todos los restantes sistemas de subcontratación." (Arrighi, 1999, p. 412).

Al ser un sistema de subcontratación tan particular conviene señalar sus diferencias. Una de las principales características radica en que, al ser un sistema basado en estructuras, se inserta en diversos estratos, los que están formador por:

> "(…) subcontratistas primarios (que subcontratan directamente con el estrato superior), subcontratistas secundarios (que subcontratan en relación con los subcontratistas primarios), subcontratistas terciarios, etc., hasta que la cadena alcanza el estrato inferior, que se halla en una enorme masa de hogares, que subcontratan las operaciones simples." (Arrighi, 1999, p. 413).

Este esquema pone en evidencia a las grandes empresas, ya que, si esta no fuese tan amplia y trastocara los niveles más bajos, las empresas se verían afectadas en sus costos. Inclusive hay un ejemplo importante en la industria automotriz europea y norteamericana durante estos años:

> "En 1973 el valor añadido bruto a los vehículos terminados entre los grandes fabricantes de automóviles fue del 18 por 100 en Japón, del 43 por 100 en las <<tres grandes>> en los Estados Unidos y del 44 por 100 para Volkswagen y Benz en Alemania. La mayor dependencia de la externalización, a su vez, fue fabricar 3,22 millones de automóviles en 1981 con únicamente 48.000 empleados, mientras que General Motors necesitaba 758.000 empleados para producir 4,62 millones de coches." (Arrighi, 1999, p. 413)

Con este suceso, es evidente que Toyota logró reducir el número de obreros de manera dramática, lo que fue un éxito para la empresa capitalista. No obstante, esta relación entre empresas fue:

> "Idealizada como una relación <<familiar>> entre <<compañías matrices>> y <<subcontratistas hijos>>, la cooperación entre las pequeñas y grandes empresas en el sistema japonés es tan estrecha que << la nítida y rápida distinción se difumina enormemente [cuando] encontramos algunas compañías proveedoras localizadas dentro de las instalaciones de la empresa matriz, [cuando] la compañía menor es gestionada por antiguos empleados de la compañía mayor o [cuando] gran parte de la maquinaria de la pequeña empresa es adquirida mediante ventas de segunda mano efectuadas por su principal comprador>>." (Arrighi, 1999, p. 413).

Al tener relaciones de este tipo, la redes subcontratistas crecieron en diferentes industrias, trayendo consigo resultados positivos para las empresas capitalistas, donde se eliminaron las operaciones innecesarias y los objetivos a largo plazo siempre se cumplían. En suma, "Los acuerdos cooperativos a largo plazo entre grandes, medias y pequeñas empresas se han reforzado todavía más por las actividades de poderosas compañías comerciales (…)" (Arrighi, 1999, p. 414), esto con la finalidad de generar una capacidad más grande en la producción, por lo que la generación de redes entre las empresas de todos los tamaños se

convirtió en una práctica cada vez más común. No obstante, no se debe perder de vista que estas redes "(…) combinan el mercado y el poder de una gran empresa con flexibilidad, el conocimiento específico y los menores salarios de las pequeñas y medianas empresas." (Arrighi, 1999, p. 414).

Un elemento más respecto al esquema de subcontratación japonés y los salarios que ofrece es que, "(…) ha dotado a la gran empresa japonesa con mayores recursos para reproducir y para aprovecharse de las discriminaciones salariales y no-salariales existentes en las recompensas otorgadas al esfuerzo realizado por los diferentes segmentos y estratos de trabajo." (Arrighi, 1999, p.414).

No se puede dejar de lado lo que provocó esta subcontratación multiestratificada y que, además, impactó directamente a las mujeres, lo que se ha vinculado con "(…) la discriminación contra la ocupación por las mujeres de los puestos superiores del sistema de subcontratación; práctica que ha servido para reproducir una gran reserva de trabajadores disponibles para proceder a su superexplotación en los estratos inferiores del sistema." (Arrighi, 1999, p. 414). Es innegable que las empresas japonesas a lo largo de todo este tiempo han buscado fuerza de trabajo a bajos costos, relación que se dio en cadena en la región asiática y después en el mundo entero.

En conjunto con todas estas trasformaciones, la logística del capital reconfiguró la urbanización que se estaba dando:

> "La complejidad de las finanzas, la variedad de intereses geopolíticos, el entramado de infraestructuras para el transporte de recursos naturales y de mercancías han creado una renovación sin precedentes en el territorio, la cual ha tenido como resultado las nuevas realidades de los macrorregiones, los corredores comerciales, las zonas económicas especiales o las formaciones supranacionales (…)" (Cupinni, 2021, p.29)

Estos cambios en la producción no solo impactaron el interior de las fábricas, sino que se veían reflejados en todo el entorno. En este caso, el transporte de recursos naturales y de mercancías estaba realizando transformaciones importantes. La "revolución logística" sin duda marcó lo cimientos de estos cambios, ahora se observa la adaptación y consolidación de este sistema.

3.3.3 Transición del fordismo rígido al toyotismo flexible

Llegada la década de 1970, el régimen de acumulación tuvo cambios debido a que encontró varios obstáculos, además de que el desempleo y la inflación iban presentando signos más profundos que, en conjunto con las contradicciones del propio sistema, vislumbraban su agotamiento. Además:

> "Surgieron problemas con la rigidez de las inversiones a largo plazo y a gran escala en los sistemas de producción en masa; con la rigidez de los mercados de trabajo y de los contratos laborales regulados, y con la rigidez de los compromisos del Estado frente a los programas de bienestar y los gastos de defensa" (Arrighi, 1991, p. 14).

Estos problemas ponían en evidencia la dificultad que encontraba en ese momento la acumulación del capital y el estado-nación no podía brindar soluciones y el capital financiero fue refugio de una parte del capital que liberó presión de la esfera material, donde se desplegó un régimen de acumulación flexible.

Además, respecto a la crisis de producción:

> "Algunos autores han firmado que la crisis de la producción <<fordista>>, basada en sistema de máquinas especializadas que operan en entornos organizativos de corporaciones gigantes, integradas verticalmente y administradas burocráticamente, ha creado oportunidades únicas para la revitalización de los denominados sistemas de <<especialización flexible>>, basados en la producción artesanal de las pequeñas series, realizadas en unidades empresariales de tamaño pequeño y medio, coordinadas mediante procesos de intercambio definidos por el mercado." (Arrighi, 1999, p. 14).

Esta situación nos coloca una vez más ante el escenario de crisis del capital como momentos que han marcado cambios profundos y han provocado reorganizaciones en la dinámica productiva determinada por la relación capital-trabajo.

Con cifras de esa época, en la industria automotriz se observa lo siguiente:

> "Entre los años 1973 y 1974 la producción mundial automotriz cayó en un 10.8%: EU (-20.95), Alemania (-21.5%) e Inglaterra (-10.5%). Algunos indicios de recuperación ocurren en el período entre 1976 y 1978, pero solo para llegar al gran colapso que ocurre entre los años 1979 y 1982. Éste fue el marco en que se mostró la urgencia de un nuevo paradigma productivo que incluyera alternativas para la falta de mecanismo de previsión frente a la sobreproducción." (Rodríguez, 2013, p.113)

Ya para finales de los setenta, el mundo se encontraba en una transformación inminente, con el agotamiento de las políticas keynesianas una nueva ideología económica-política estaba a la vista, fue en este momento donde el neoliberalismo se consolidó. Entrados los años ochenta, el Estado ahora jugaría un papel diferente. El Estado democrático social quedaba en el pasado,

ya no participaría más en la producción de bienes básicos, dejaría de ser inversionista y desarrollador tecnológico, ya no participaría en la regulación de los mercados, dejando el campo libre a las grandes corporaciones.

Esta ideología fue impulsada por un lado desde los Estados Unidos por los sectores con mayor capital, un personaje que le dio mucha difusión fue su presidente en turno, Ronald Reagan. Mientras que en Inglaterra quien jugó un papel determinante en su propagación fue Margaret Thatcher como primera mientras. El neoliberalismo contaba con principios neoclásicos, presentando argumentos donde únicamente se beneficiaban a los estratos más altos. Dado que el interés de esta investigación no radica en analizar exclusivamente al neoliberalismo, sino más bien observar cómo impactó en la industria automotriz y estudiar las relaciones que surgieron a partir de dicho proyecto político-económico, se considera importante retomar algunos elementos de ese momento histórico.

> "En 1979, y sobre todo en la Reunión Cumbre de Venecia de 1980 se llega a un consenso acerca de que el fordismo estaba acabado, de que, en nombre de la lucha contra la inflación –que era la forma de expresión de la caída de la tasa de beneficio-, la única solución era romper la vieja rigidez." (Lipietz, 2014, p. 12).

La transición del fordismo al toyotismo se dio a finales de los años setenta, esta situación permitió observar que la competencia no únicamente se da entre capitales individuales, sino que inclusive puede verse dentro de las cadenas globales de valor que, como se mencionó en el primer capítulo, están formadas por empresas de diferentes tamaños que participan en un mismo rubro, en este caso pueden competir con otra cadena que pertenezca al mismo rubro. Además:

> "(…) se dan procesos de cooperación entre las empresas líderes (aquellas que se encuentran en lo más alto de la cadena y quienes dirigen el proceso, decidiendo quién entra y quién sale, quién permanece y quién desaparece, y cuál es el papel de cada uno de esos quiénes, los cuales forman parte de la cadena) (…)" (Rodríguez, 2013, p.108).

Las empresas líderes son las dominantes por excelencia y crecen a costa de todas las que participan en estas cadenas, esta situación se pudo observar en el "(…) enfrentamiento de las empresas estadounidenses, fuertes representantes del fordismo, con las japonesas, quienes llevaron la bandera de la nueva forma productiva que habría de permear a la economía global, el toyotismo." (Rodríguez, 2013, p.108).

Respecto a Japón, el país de origen de este modelo, y del este de Asia, "(…) en medio de la crisis y de la expansión financiera del régimen de acumulación estadounidense no se

calibra adecuada o fiablemente atendiendo a la continua expansión industrial sostenida de la región." (Arrighi, 1999, p.406). Ante este escenario global, "(…) la primera solución es pasar de la rigidez a la flexibilidad, lo que, en principio, significa romper los viejos acuerdos capital/trabajo, sobre el Estado Benefactor, sobre la migración rural, sobre la contratación colectiva (…) (Lipietz, 2014, p.12).

Si bien en todo momento la palabra flexibilidad está presente en esta transición, su significado va más allá, en realidad aborda 3 aspectos fundamentales "(…) significa flexibilidad del aparato técnico, del capital fijo, con la flexibilidad de la contratación salarial" (Lipietz, 2014, p.13), por lo que se puede observar que abordaba la parte técnica del proceso de producción, así como la parte de trabajo en los contratos que se realizaban

En el toyotismo, se sumaba la robotización a la dinámica productiva, donde la computadora pasó a ser una herramienta fundamental, la cual fomentaría el desarrollo de tecnologías avanzadas. Otra característica más fue la diferenciación para mercados más pequeños, pero al mismo tiempo más exclusivos, donde no solo el consumo en masa era prioritario, sino que además la polarización de la sociedad se convertía en un rasgo de la época, donde una pequeña fracción de la sociedad pertenecía a un estrato alto, con ingresos realmente superiores, que podía acceder a mercancía de lujo.

Como se observó, una de las principales características del fordismo era la producción en masa, produciendo automóviles estandarizados. Durante su apogeo se consolidaron grandes centros industriales que concentraban un gran número de obreros; sin embargo, durante los años setenta del siglo XX, los costos en el proceso de producción se hacían cada vez mayores, con una creciente sobreproducción y sin poder adaptarse a las condiciones que acontecían, por lo que, aunado a la situación económica y social, el fordismo también entró en crisis. Este suceso ocasionó el cierre de varias fábricas y, además, causó que cada vez fuese más recurrente la búsqueda de opciones para poder abrir centros productivos en la periferia, que les brindara fuerza de trabajo a bajo precio.

Algunos elementos que caracterizaron esta transición fueron la adaptación, el aprendizaje y la tecnología. La adaptación se produjo ante la manera en que la ideología económica estaba cambiando y la producción en conjunto con ella, por lo que tuvieron que

surgir cambios para poder encajar, quienes no se adaptaban con rapidez tendían a encontrar barreras en el futuro para la integración en la producción. El segundo es uno de los más importantes, porque solo con el aprendizaje que se había adquirido en los últimos años, se podría dar un vuelco hacia una nueva forma de producción que tuviese un impacto global, la cual pudiese ser difundida en la mayoría de las industrias. No se puede dejar de lado que, esta vez la producción no podía continuar siendo rígida, la flexibilización era necesaria y aunque tienen rasgos que empatan con el fordismo cuenta con rasgo propios que contrastan con otros modelos. Un elemento clave fue la desintegración productiva, lo que significaba desarticular a la producción o, en otras palabras, desarticular a la empresa misma, esto quiere decir que la producción ahora no se concentraba más en una sola planta, sino que esta vez funciona con una red de proveedores y subcontratistas, localizados en la región, en el país o inclusive fuera de este, por lo que se podría hablar de una desarticulación nacional, pero de una articulación productiva global. El tercero, ya que al ser una producción tan grande se tuvieron que generar y estimular nuevas tecnologías e innovaciones para crear una lógica distinta en la producción.

El toyotismo cobró fuerza rápidamente y, para los años setenta, la producción de automóviles proveniente de Japón había crecido a un ritmo acelerado, sus exportaciones tenían un gran peso a nivel mundial, por lo que por primera vez las empresas norteamericanas ponían la mirada sobre la empresa Toyotista. En un primer momento intentaron implementar programas proteccionistas con la finalidad de cuidar a las empresas norteamericanas, sin embargo, lo que buscó Toyota fue introducirse al interior de la producción norteamericana, sin buscar un enfrentamiento directo. Más bien su objetivo fue buscar asociaciones y cooperación entre empresas del mismo rubro compartiendo proyectos que beneficiaran a ambas partes. Por lo que enseguida Toyota encontró una alianza y acepto un modelo productivo híbrido, con rasgos norteamericanos y japoneses con General Motors “Se trató de una coinversión (1983) en la cual la compañía estadounidense, además de aportar las instalaciones contribuyó con 20 millones de dólares, mientras Toyota por su parte aportó 300 millones de dólares.” (Rodríguez, 2013, p.119). Uno de los principales beneficios que obtuvo Japón fue la posibilidad de importar autopartes, tomando el papel de fabricante en Estados Unidos, no obstante, esta situación provocó que la propiedad nacional no tuviese un país de origen único. Este fue el principio de lo que en las próximas décadas se observaría como una práctica común, múltiples alianzas entre empresas de diversas marcas y de diferentes países de origen, entre los que destacan Estados Unidos, Japón,

Alemania, Francia, Reino Unido, Suecia e Italia. Toyota se convirtió en el primer productor de automóviles extranjeros que superó las 100mil unidades vendidas.

A mediados de la década de 1980, se comenzó la construcción de las primeras plantas Toyotistas en el continente americano, una en Canadá y otra en Estados Unidos. Esto no solo representó que la firma Japonesa se posicionara a nivel mundial como uno de los líderes en la industria automotriz sino que además, obligaba a las empresas occidentales a incorporar su modelo productivo dentro de sus plantas, donde si bien la industria de autopartes fungía previamente como un proceso integrado a partir de ese momento jugó un papel protagónico, ya que dentro del proceso de producción ahora formaban parte de la estrategia de reducción de costos y tiempo, comenzado así una red global. Toyota alcanza para entonces ventas de casi un millón de vehículos solo en Estados Unidos, no obstante, ninguno había sido producido en ese país.

Los proveedores de partes automotrices y los subcontratistas protagonizaban una nueva forma de producción, fraccionando ahora la producción, por lo que el establecimiento de clústeres en diversas regiones formó una tendencia importante, no obstante, las grandes armadoras continuaban siendo líderes en la producción.

El toyotismo, era prácticamente sinónimo de producción flexible, este concepto ya se utilizaba en la región asiática no obstante a partir de ahora se dio a nivel mundial con nuevas características. Este modelo de producción parecía adaptarse rápidamente y atenuar los efectos nocivos de la crisis. Dejando atrás la rigidez en la producción, esta vez, así como se podía producir en masa, también se enfocaba a una producción diferenciada. En suma, la empresa ahora se vio “concentrada de manera local en los sectores y lo segmentos productivos donde cuenta con sus principales ventajas competitivas y extendida mundialmente a partir de una amplísima red de filiales, empresas asociadas, subcontratistas, distribuidores o franquicitarios (…)” (Rodríguez, 2013, p.111).

Aunado a todas las características mencionadas, el toyotismo descubrió un hecho que marcó a la industria en lo consecutivo, y que implica condiciones macroeconómicas, este método observó que, si bien no se pueden detener las crisis económicas, ya que es un factor externo a la compañía, sí se pueden evitar los altos costos en la producción, encontrando como

una aparente solución para la fábrica paralizar la producción, tratando de evitar y controlar la sobreproducción. Esta situación se extendía también a las proveedoras, y a otras industrias. Sin embargo, el trabajador fue quien en realidad sufría las mayores desventajas en esta aparente solución, ya que si se reducían las jornadas de trabajo también disminuía el salario hasta en un 50%, trayendo consigo repercusiones para el trabajador y para las familias que subsisten por medio de este ingreso, esta condición se ha extendido a lo largo del tiempo, sin embargo, no había sido una práctica tan recurrente y mucho menos de uso cotidiano.

Además, se dio:

> "La ampliación de las brechas tecnológicas y culturales entre pueblos, sectores sociales e individuos, destacando las diferencias ya existentes entre los países. Así como se abrió un amplio espectro de actividades en las que podían participar los países debido a la participación de la cadena de valor, la distribución internacional de las actividades innovadoras y de alto valor agregado fue muy dispareja." (Rodríguez, 2013, p.112).

Se propiciaron desventajas para los países que se insertaban en estas cadenas con bajo valor agregado, donde los países que ya de por sí eran líderes en las industrias tomaron ventajas una vez más, "dejando las actividades de menor valor a las regiones de menor desarrollo, como la manufactura y el ensamblado" (Rodríguez, 2013, p.112). El diseño del auto y los cambios productivos se generan en los países centrales mientras que el ensamble y la producción de manufacturas en la periferia. Además, la mayoría de los recursos naturales necesarios para la producción son extraídos de los países que acogen a las ensambladoras.

Lo anterior ha permitido que las empresas que funcionen bajo estas condiciones dejen cada vez más desprotegida a la fuerza de trabajo, con sindicatos débiles o, peor aún, sin la existencia de ellos, impulsando una tendencia que llegó para quedarse, y que hasta hoy en día se conoce como *outsourcing*. Esto en conjunto con lo tecnológico y la innovación en sus mercancías fue y ha sido un rasgo constante que caracterizó el crecimiento de sus ventas a nivel mundial.

3.3.4 Toyotismo y producción modular

Como se ha mencionado, a raíz de la crisis de los años setenta el toyotismo y la logística impusieron nuevas formas de producción, sin embargo, las condiciones históricas han traído consigo transformaciones importantes en la producción y circulación de mercancías, por lo que

tras los primeros veinte años de su implementación en diversas partes de mundo es pertinente analizar su contexto durante la década de los noventa del siglo XX.

Con respecto al fordismo y al toyotismo han sido modelos que permearon en todo el mundo, además de que se crearon hibridaciones de estos, donde se incluyen elementos de ambos o se dan adaptaciones de sus elementos centrales. Estas formas de organización no solo se observaron en la industria automovilística de diferentes marcas, sino en general en las grandes cadenas de producción.

Ambos modelos se desarrollaron en diferentes partes del mundo, empezando en el centro pero extendiéndose en poco tiempo a la periferia, debido a que fue en estos países donde se establecieron sus nuevas fábricas filiales, en donde el gobierno tuvo un papel fundamental ya que brindó al capital extranjero un sin fin de beneficios, además las proveedoras de las grandes armadoras resultaron ser en su mayoría locales, sin embargo, al no contar con autonomía en sus decisiones, "Éstos pueden ser expulsados sin previo aviso, carecen de activos de propiedad y su posición financiera es débil" (Rodríguez, 2013, p.113).

El toyotismo destacó por el trabajo en red "(…) de pequeños y medianos productores los cuales estaban vinculados a través de lazos de confianza y propiedad parcial. Estos productores tendían a estar geográficamente localizados y de manera cercana (…)" (Rodríguez, 2012, p. 112). Es por lo que, durante esta década, las empresas de autopartes y de servicios jugaron un papel importante que perdura hasta hoy en día, al ser un apéndice de las grandes han tenido que adaptarse a ellas, crecer, desarrollar habilidades fuertemente competitivas, hacerse especialistas en la producción de más de un producto o en el caso de las de servicios cubrir necesidades específicas. Por lo que, a través de la cooperación entre empresas se dio paso a la modularización de la producción, lo que provocó que las ensambladoras tuviesen mayor control en el proceso de producción y comercialización. Si bien ante estos cambios pareciera que ambas partes asumían riesgos y beneficios por igual, la realidad es que, quienes son más vulnerables desde el principio de esta formación han sido los proveedores tanto de autopartes como de servicios.

Con respecto a la fuerza de trabajo y a la relación capital-trabajo, desde el comienzo y hasta la década de los noventa ha mantenido ciertos elementos, inclusive haciéndolos más profundos:

> “El Sistema Toyota de Producción opera sobre la fuerza de trabajo mediante dos formas que se complementan. Por un lado, se encuentran las bases objetivas de la productividad del sujeto, en donde el cuerpo y el tiempo de trabajo son sometidos mediante dispositivos de control. Por el otro, se incentiva a la productividad mediante dispositivos tendientes al involucramiento de los sujetos en los objetivos de productividad y calidad de la empresa. Estas dos formas de construcción de "sujetos productivos" se desarrollan en simultáneo y dan como resultado la "eficacia" del toyotismo como modelo de producción.” (Álvarez, 2012, párr. 4)

En cuanto a la flexibilización, la cual ha sido un rasgo intrínseco del sistema toyotista, durante esta época las regulaciones legales en el mundo son evidentes, con ello se dan reformas normativas que avalan la flexibilización laboral, sobre todo en los países periféricos, estas transformaciones permiten que la empresa dirija a la fuerza de trabajo en relación con su producción. Por lo que en medida de su desempeño en la producción y el tiempo que laboran será su remuneración, ante lo que no se puede omitir el hecho de que:

> “La jornada de trabajo es tal vez un eje fundamental de la flexibilización toyotista, ya que marca el tiempo que los trabajadores se ven afectados a las tareas de producción. Si con la polivalencia la empresa puede disponer de los trabajadores para rotarlos por diferentes puestos de trabajo, la jornada flexible permite un uso del tiempo de trabajo que se ajusta a las necesidades de productividad del momento.” (Álvarez, 2012, párr. 30)

Además, esta situación impacta en la remuneración de los trabajadores ya que:

> “Es una obviedad que el salario constituye un dispositivo de control fundamental sobre los trabajadores: sin salario no habría mercado de trabajo porque no existirían "obreros libres" en condiciones de vender su fuerza de trabajo. La complejidad del sistema de remuneraciones toyotista supone que el valor de la fuerza de trabajo se establece sobre criterios de productividad y calidad de acuerdo con desempeños individuales y colectivos de los equipos de trabajo.” (Álvarez, 2012, párr. 51).

Ya para finales de la década de los noventa del siglo XX, se observaban alianzas y uniones entre grupos automotrices, donde empresas de diversos países participaron, algunas de ellas fueron: Peugeot, Chrysler, Renault, Volkswagen y Nissan. Uno de los principios que seguían es que, a pesar de la fusión de las empresas, cada una pondría por encima los elementos que las han caracterizado y les han resultado útiles en su producción. Este tipo de alianza ocasionó que en los años siguientes las empresas que participaron se posicionaran como las más fuertes del mercado. A principios del siglo XXI, a pesar de la gran competitividad entre empresas y entre países, Japón se ubicaba una vez más entre los primeros lugares, en realidad toda la zona asiática se posicionaba en un buen lugar.

Ya para la crisis del 2008, el mundo entero se encontraba en un panorama distinto, con características peculiares en un entorno bastante complicado. Estados Unidos no era el único

país que se encontraba en esta situación, Europa y Japón también estaban en dificultades y con ello arrastraban a los países de la periferia. Sin duda, la industria automotriz recibió un gran impacto, las ventas cayeron y con ello la producción se vio fuertemente afectada. Inclusive los gobiernos de distintos países tuvieron que aplicar programas de rescate, donde el argumento oficial era el de conservar los puestos de trabajo. Por su parte, las potencias mundiales hacían todo lo posible para que las empresas icónicas en la industria automotriz de sus países no se declararan en banca rota. Una de las pocas empresas que no recibió ayuda por parte de ninguna institución gubernamental fue Ford, no obstante, ello, sí realizó cambios en su forma de producción con el objetivo de hacer frente a esta crisis y además hipotecó sus activos, situación que le ayudó a contrarrestar el desbalance financiero del momento. La poca flexibilidad que había demostrado en años atrás, así como su poca adaptación, pusieron en evidencia la necesidad de transformarse una vez más.

Esta crisis dio pauta para generar nuevas alianzas empresariales y continuar con la dinámica de cooperación e inclusive el estado se hizo hecho participe en ellas. Por ejemplo, en 2014, Fiat empieza una fusión con Chrysler, donde:

> "(…) La compañía anunció el 1 de enero que había alcanzado un acuerdo por 4,350 millones de dólares (mdd) para obtener el control total de Chrysler, poniendo fin a más de un año de tensas negociaciones que habían obstruido los esfuerzos del presidente ejecutivo Sergio Marchionne por combinar los recursos de las empresas. Fiat compró una participación de un 41.46% en Chrysler que estaba en manos de un fondo de salud asociado con el sindicato de trabajadores de automotrices. El fondo, conocido como VEBA, recibió 3,650 mdd en efectivo por la participación, de los cuales 1,900 mdd vinieron de Chrysler y 1,750 millones de Fiat. Chrysler se ha comprometido a entregar al fondo de los trabajadores otros 700 millones. Las conversaciones para adquirir Chrysler habían sido seguidas de cerca por inversores de deuda y de capital, ya que el plan a largo plazo de Fiat para reducir las pérdidas en Europa depende de su capacidad para profundizar los lazos con la unidad estadounidense. Esta división es ahora una fuente de ganancias para Fiat, pero ambas compañías todavía se ven obligadas a manejar sus finanzas por separado. Una fusión total será ahora más fácil pero no automática, con el propósito de combinar las cuentas mancomunadas de ambas empresas, lo que daría a Fiat más fondos para ampliar su línea de productos." (Forbes, 2014)

Como este tipo de fusiones hay más ejemplos, a pesar de que lleve tiempo consolidarlas por completo generalmente se observan cuando una de las partes involucradas atraviesa momentos complicados dentro de la empresa y este tipo de fusión le ayuda a salir a flote al combinar los recursos de las empresas.

Conclusiones capítulo 3

En el primer apartado queda clara la diferencia entre la industria automotriz y de autopartes, se presentan los cambios que se han dado en la producción del automóvil. Al crecer tanto el sector automotriz, ambas industrias se separan, sin embargo, son complementarias para producir el bien final. Existen dos momentos importantes para las empresas proveedoras de autopartes, el primero es el fordismo, ya que dio pauta para que las proveedoras independientes jugaran un papel importante. El segundo momento determinante se da durante la década de los ochenta con el toyotismo, donde la industria proveedora adquiere fuerza con una gran diversificación en los productos, esta industria ha crecido tanto que tiene que dividirse en niveles dependiendo de su producción. Desde ese momento y hasta hoy en día las proveedoras se establecen cerca de las ensambladoras, esa aglomeración de empresas es conocida como parque industrial, corredor, o clúster. Con la idea de cumplir en tiempo, calidad y reducir costos, estas empresas han centrado su funcionamiento en torno a la producción y las decisiones de las ensambladoras automotrices.

Es posible observar y analizar diversas transformaciones en la organización de la producción de mercancías. Al colocar la categoría crisis en el centro de la reflexión, se llega a la conclusión de que si bien no son las crisis las que dan pie a los cambios en las formas de producción, sí pone en manifiesto los límites del capital, los que en distintos momentos particulares de la historia encuentran una salida en el fordismo y el toyotismo, respectivamente, reorganizando la producción dentro de las fábricas con impactos también fuera de ellas. Por lo que las dinámicas de producción de mercancías a raíz de las crisis sistémicas han significado transformaciones profundas. Además, se presentan de manera general los CSA, en ellos podemos observar cuales han sido los rasgos que permiten a las agencias capitalistas líderes de la dinámica de acumulación crecer en esa lógica, así como lo límites que se presentan y la necesidad del capital por encontrar una salida. En el CSA holandés, que se distingue por la internalización de la producción comercial, la construcción de un aparato estatal fuerte que facilitó las condiciones óptimas para que el comercio se diera de manera eficiente y segura, fue tal su impacto que pasó de ser regional a mundial. Las grandes compañías se ven favorecidas y acogidas por el aparato gubernamental quien impulsó el comercio en todo momento. A pesar de que las redes comerciales crecían, llegaron los signos de agotamiento, entre los que destacan el exceso de competencia y la saturación en los mercados, por lo que la crisis llega y la clase capitalista busca nuevas opciones encontrando una salida importante en las finanzas.

Un proceso de vaciamiento de capitales desde Ámsterdam hasta la ciudad de Londres es parte de la explicación del auge del ciclo sistémico de acumulación británico en el que destaca la internalización de los costos de producción, el comercio ya no es el pivote central de la acumulación, ahora las compañías buscan producir, las industrias que destacan son la ferroviaria, la construcción naval y más tarde la textil. Londres se posiciona rápidamente como líder europeo y mundial. Las industrias hicieron crecer su producción, no obstante, las luchas competitivas se intensificaron en ese ámbito trayendo consigo signos de su agotamiento. Gran Bretaña dio salida a varios de estos signos gracias a su sistema imperial, por ejemplo, la inversión estatal no se detenía. Sin embargo, el principio del siglo XX trajo consigo guerras y cambios importantes, ante la caída del patrón oro en los años treinta y la intensa competencia intercapitalista, los costos rebasaron los beneficios del imperio, por lo que no pudo sostenerse más, el colapso fue inevitable.

Mientras Gran Bretaña vivía toda esa problemática, los Estados Unidos cobraron fuerza, y ha sido la sede de los que se conoce como el cuarto ciclo CSA. Este ciclo se distingue por la internalización de los costos de transacción con lo que nace una nueva empresa capitalista, la empresa multidepartamental, ahora la misma empresa tiene diferentes sedes y en algunos casos, diferentes funciones también. Este sistema se replicó rápidamente en otros países y con esto las empresas trasnacionales obtuvieron poder sobre los recursos de los países que las acogían. Dentro de este CSA existen modelos productivos que destacan sobre otros, como los han sido el fordismo y el toyotismo, esto principalmente porque han permitido el crecimiento y la adaptación de la producción ante momentos de crisis.

Se observa que el fortalecimiento del fordismo en conjunto con las políticas del keynesianismo se consolidó como una fase importante en el desarrollo capitalista, donde hubo cambios en la producción, lo que ocasionó un consumo en masa cada vez mayor. Respecto a la relación capital-trabajo se generaron aparentes beneficios a la fuerza de trabajo los que favorecían en realidad al consumo en masa de la sociedad. Si bien se observa un incremento salarial, es justamente para incrementar los niveles de consumo en general, por ejemplo, en el caso de la industria automotriz se esperaba que cada vez más ciudadanos pudiesen adquirir un automóvil.

Años más tarde, el modelo toyotista logró un impacto de talla mundial. En el contexto de la crisis de los años setenta que provocó dificultades para la valorización del capital, fue este modelo el que ofreció una “salida” a la crisis. Tan sólo en la zona asiática, al estar en un periodo de sobre acumulación, impulsa al capital por la expansión transnacional.

Con la consolidación del modelo toyotista a nivel mundial, se logró el control de todo el proceso productivo, inclusive cuando participan un gran número de empresas para la producción de mercancías. Además, la forma flexible de acumulación que lo erigía provocó la explotación de la fuerza de trabajo y permitió la reproducción ampliada del sistema de subcontratación multiestratificado. En suma, la red de subcontratistas hizo crecer la capacidad en la producción a menores costos y menos tiempo a costa de la precarización de la fuerza de trabajo.

A manera de conclusión, se presenta la Tabla 3.2 donde se concentran las características principales del taylorismo, fordismo y toyotismo, esto facilita observar las diferencias entre estos modelos, ya que cada uno cuenta con rasgos propios. Sin embargo, parece que retoman lo necesario de los otros para su crecimiento y adaptación. Por ejemplo, el taylorismo buscó incrementar su producción por medio de largas jornadas laborales y un fuerte disciplinamiento en sus trabajadores, mientras que el fordismo no solo buscó hacer crecer la producción, sino que también incentivó el consumo en masa, si bien parecía que buscaba incrementar los salarios era para que la clase trabajadora tuviera el poder adquisitivo incrementar su consumo. Por su parte, el fordismo comenzaba a poner atención en cuestiones de innovación y tecnología, característica que en el toyotismo se arraiga por completo e inclusive fomenta la creación de departamentos especializados en ello. El fordismo y el toyotismo comparten la característica de que han sido tan productivos en su momento que rápidamente se diseminan por varias industrias, lo que ha implicado un impacto a nivel mundial.

Tabla 3.2. Modelos de producción dominantes del siglo XX

Modelos de producción del siglo XX		
Taylorismo	Fordismo	Toyotismo
Principal objetivo fue aumentar la producción dentro de las empresas Se da en Norteamérica a principios del siglo XX Se incrementa la producción por medio de la integración de nuevos trabajadores a las fábricas Jornadas de trabajo de 12 a 14 horas por turno Remuneración por hora o por jornada Implementa la organización científica del trabajo, estudia los tiempo y movimientos del trabajador Se implementó el uso del cronometro para conocer los tiempos en la producción Se da la división del trabajo donde ahora los trabajadores se especializan en ciertas áreas Se perfecciona la selección de los trabajadores, se comienzan a buscar capacidades especificas Se busca una capacitación eficiente La innovación tecnológica no era visible Fuerte disciplinamiento hacia los trabajadores La misma fabrica sufre transformaciones, a pesar de que todo se concentre en el mismo lugar habrá áreas especializadas	Su auge se da entre 1930 y 1970 Se da en Estados Unidos Se le da la atribución de régimen de acumulación Se caracteriza por inversiones de capital fijo No solo se centra en la producción sino también en el consumo Busca generar el consumo en masa, se incrementa el salario Se implementaron políticas keynesianas que impulsaron al fordismo El estado benefactor fue el encargado de proveer los elementos necesarios para consolidar este régimen El estado se encarga de generar la infraestructura necesaria para agilizar la producción Se busca que el obrero cuente con la capacidad adquisitiva para comprar lo que se produce en las fábricas capitalistas Tecnología y máquinas fueron centrales en el crecimiento de la producción Selección de personal con características particulares para cada puesto de trabajo Se presta importancia en la especialización La capacitación continua fue elemental En el interior de la empresa fordista se elaboraban casi el total de piezas del producto final Procesos estandarizados Se concentraba una gran cantidad de trabajadores Se generan contratos colectivos Producción en masa con una variedad limitada de mercancías Se enfoca a la oferta más que a la demanda, suponiendo que lo que se ponga a la venta en el mercado a un buen precio será comprado Este modelo se reprodujo en varias industrias y comenzó a replicarse en todo el mundo	Su gestación empieza desde mediados del siglo XX, pero cobra fuerza a partir de los setenta ante la necesidad de una renovación en el modelo productivo Cambio rápidamente, paso de producir pequeñas cantidades de modelos diferentes a producir en masa Da prioridad a la autonomía tecnología Nace el *Just in time*, donde todo en el proceso productivo debe estar listo en el momento preciso El JIT comienza en la industria automotriz pero rápidamente se copia hacia otras industrias Nace en Japón, se extiende rápidamente en todo el territorio y después por todo el mundo En 1980 llegan las primeras empresas a territorio estadounidense y canadiense Fue de fácil adaptación Dentro de la empresa se busca el conocimiento colectivo Departamentos especializados en la innovación tecnológica Las máquinas comenzaron a desplazar a los trabajadores Se consolida el método Kanban o el sistema de tarjetas, que sirve para saber cuándo es necesario suministrar más materiales o más productos Encontró el éxito en la desintegración productiva, el término que se usa es modularización productiva Entabla una relación más fuerte con los proveedores Crecieron las cadenas productivas como nunca Se establece una amplia red de proveedores cerca de las plantas Consiguió reducir costos en la producción La subcontratación empezó a ser un rasgo intrínseco del modelo Se da a conocer como un modelo flexible, de producción flexible y de contratación flexible En momentos de crisis encontró como posible “solución” paralizar la

	Se centraba en su propio mercado interno a nivel nacional Es conocido como un modelo rígido En 1970 se da la crisis del modelo fordista	producción y evitar la sobre producción. Esto implicaba disminuir salarios Genera alianzas entre empresas

Fuente: Elaboración propia (2022)

CAPÍTULO 4. RELACIONES DESIGUALES ENTRE EMPRESAS Y CONDICIONES LABORALES: EL CASO DE LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES Y LA INDUSTRIA AUTROMOTRIZ EN PUEBLA.

Este último capítulo se centra en el análisis de caso de la ensambladora ubicada en la ciudad de Puebla en conjunto con las proveedoras de autopartes cuya dinámica productiva se inserta en las CGV. Se evidencian las relaciones desiguales que existen entre las empresas de dicho sector, reflexionando al mismo tiempo sobre las condiciones laborales de los trabajadores. La desigualdad y subordinación entre empresas pueden observarse incluso desde la llegada de la ensambladora a Puebla, tal y como se mencionó en el primer capítulo de este trabajo, sin embargo, lo que aquí se analiza es la manera en que se manifiestan tales relaciones en un contexto contemporáneo, ubicándolas particularmente de manera previa y posterior a la pandemia por la COVID-19. Para ello, se retoma información de tres órdenes diversos: 1) cuantitativa, que consiste en el tratamiento de algunas fuentes estadísticas para caracterizar el sector automotor en el estado de Puebla; 2) georreferencial, que se condensa en el mapeo de elementos de conectividad logística de la zona; y 3) cualitativa, que recupera la experiencia de algunos de los trabajadores de ambas industrias.

De manera concreta, se presentan datos que permiten contrastar el funcionamiento de la industria automotriz y de la industria de autopartes en Puebla en un momento previo a la pandemia, esta información sirve para conocer lo que acontecía desde 2003 hasta el año del 2018[23]. En la mayoría de las variables existen pocos datos o continuidad para el caso de la rama 3361 que engloba la fabricación de automóviles, sin embargo, sí existen para la rama 3363 que incluye a las empresas que participan en la fabricación de partes de vehículos automotores. Además, se incorporan testimonios de trabajadores tanto de la planta como de empresas proveedoras, así como notas periodísticas y un análisis geoespacial de la región. Estos se analizan desde la perspectiva teórica que se ha presentado en los capítulos previos, destacando términos como cadena global de valor, logística, crisis, modelos productivos, entre estos últimos el fordismo y el toyotismo. A nivel general, se observa que la pandemia ha traído consigo cambios significativos en el funcionamiento de la ensambladora y que inevitablemente han

[23] Se seleccionan los censos económicos 2003, 2008, 2013 y 2018 ya que son lo que se presentan en el Sistema Autorizado de Información Censal (SAIC) de INEGI, estos incluyen las mismas variables y son comparables en el tiempo.

tenido impacto en las proveedoras, estos cambios ponen de manifiesto una serie de problemáticas que, si bien ya existían, de alguna forma se han hecho más profundas ante el contexto de pandemia.

El primer apartado de este último capítulo se titula “La inserción de Puebla a las CGV de las industrias automotriz y de autopartes: relaciones desiguales al interior del fordismo y del toyotismo”. En este se enlazan las CGV, el fordismo y el toyotismo con el caso de estudio. Se analiza la llegada de la armadora a Puebla y la creación de clúster automotriz compuesto por proveedoras exponiendo la dinámica que manejan las CGV. Así mismo, se menciona cómo es que la planta VW desde el principio trae consigo arraigados elementos de ambos modelos productivos, del fordismo y del toyotismo, aunque claro está que con el tiempo se formalizaría la producción flexible. Se argumenta que, desde su llegada, se observan relaciones desiguales entre empresas, ya que es la gran armadora quien condiciona tanto al gobierno como a las proveedoras para poder colaborar con ella, donde la modularización en poco tiempo se hace presente y se consolida.

El segundo apartado lleva por nombre “Industria de autopartes y automotriz: logística como creadora de nuevos espacios, cuerpos y subjetividades en Puebla”. En él se expone el rol determinante que juega la logística en la reconfiguración del espacio, no sólo a escala productiva y de circulación de mercancías sino en un sentido amplio que impacta la dinámica de vida social en la región. Esto se argumenta a partir de un análisis geoespacial, organizado a través de mapas, en el que se observa cuánto ha modificado el sector automotor a la región poblana. Es claro que no solo transformó la dinámica productiva, su impacto fue tan grande que cambió todo el entorno fuera de la empresa, con la construcción de numerosas vías de comunicación, con desarrollos habitacionales, etc., con el objetivo de satisfacer las necesidades inmediatas de la planta: primero, para lograr el fácil traslado de mercancías, finales y de insumos; y, segundo, buscando que los trabajadores se asentaran, al igual que las empresas, lo más cerca posible para tener un acceso fácil e inmediato a la fuerza de trabajo.

El tercer apartado con el nombre de “La llegada de la COVID-19 y los efectos post-pandemia en la industria automotriz y de autopartes en Puebla” reflexiona sobre las condiciones y los cambios que se han presentado tanto en la armadora como en las proveedoras, tras la llegada de la pandemia a Puebla; así mismo, se cuestionan las relaciones que entablan entre

ellas, recuperando algunos testimonios de trabajadores que narran parte de lo sucedido en ese contexto. Las relaciones desiguales una vez más se hacen presentes, la armadora ha retrasado pagos a proveedoras que han enfrentado la posibilidad de un cierre definitivo, además de que esta situación condiciona tiempos, formas y cantidades en las entregas.

En el cuarto apartado, "La flexibilización laboral en el sector automotor de Puebla" se presentan elementos importantes de la flexibilización y el *outsourcing*. Se incorporan experiencias de los trabajadores y, sobre todo, se enfatiza lo que aconteció durante la pandemia, donde si bien las condiciones de trabajo ya se cuestionaban por el tema de la terciarización laboral, los niveles de precarización en ese momento alcanzaron dimensiones inesperadas. Por ejemplo, los trabajadores de las proveedoras han perdido ingresos extras como bonos que antes la empresa les proporcionaba, mientras que los trabajadores de la planta armadora, tras la falta de suministros, redujeron sus jornadas laborales dando como resultado una disminución importante en los salarios.

El quinto y último apartado, "Empresa capitalista post-pandemia: Industria automotriz y de autopartes en Puebla" pone en evidencia las transformaciones de las empresas capitalistas que son líderes o encabezan la dinámica de acumulación. A partir de un breve recorrido histórico, identifica a aquellos modelos de organización de la producción que han formado a empresas "exitosas" para el sistema, con un impacto tan grande que rápidamente se han intentado replicar. En este caso, la ensambladora y las proveedoras de autopartes en Puebla nos permiten observar los cambios que se han dado tras la llegada de la pandemia. A partir de ello, se enlistan los elementos que hoy en día parecen estar formando una nueva adecuación de la empresa capitalista en ese sector, con diferentes elementos que se adaptan al entorno post-pandemia y que parecen no tener retorno alguno, donde una vez más quien se lleva la peor parte es el trabajador y quien sale más beneficiada es la empresa que encabeza la CGV.

4. 1 La inserción de Puebla a las CGV de las industrias automotriz y de autopartes: relaciones desiguales al interior del fordismo y del toyotismo.

Puebla ha sido sede de la industria automotriz y de autopartes desde hace más de 50 años y, a partir del momento de la llegada de la ensambladora en la década de los sesenta del siglo XX, se inserta con un modelo productivo que funciona bajo la dinámica de las CGV. La ciudad recibe a esta empresa con los brazos abiertos, proporcionando las condiciones necesarias para

su funcionamiento dentro y fuera de la fábrica. A pesar de que en ese momento parecía algo retirado de la vida urbana, el lugar donde se ubicó la armadora se conectaba de manera inmediata con el Puerto de Veracruz, la Ciudad de México y el Estado de Tlaxcala, condición importante para la distribución de los automóviles. Recién estaba inaugurada la autopista México-Puebla, por lo que su ubicación sin duda fue estratégica. Con respecto al lugar donde se construyó, el espacio era lo bastante grande como para que las instalaciones pudieran ampliarse en el momento que fuese necesario, ideal para su expansión y su buen funcionamiento.

Como se ha señalado en los capítulos previos, el desarrollo de ciertos modelos productivos y la inserción de algunas regiones en las CGV han sido impulsados por los gobiernos en turno y este caso no fue la excepción. Se recibieron órdenes por parte del presidente y del gobernador del estado para acondicionar por completo los terrenos que se usarían para la construcción de la planta, modificando toda el área con los servicios necesarios para su producción. Es pertinente recordar aquí que, a pesar de que no había agua potable en la zona, se hizo un estudio minucioso para saber dónde escarbar los pozos y con eso asegurar el suministro de agua para la planta. Esta inversión extranjera en nuestro país prometió un gran número de puestos laborales en las mejores condiciones, al menos ese fue el discurso desde el cual el gobierno buscó legitimar su llegada ante los habitantes de la región.

Uno de los elementos centrales en torno a la llegada de la ensambladora fue la proveeduría de autopartes, muy arraigada al modelo toyotista modular que empezaba a reproducirse por el mundo entero. Se buscó que la mayoría de las empresas proveedoras se establecieran cerca de la planta VW, por lo que se creó rápidamente el clúster automotriz. El paisaje de la zona cambió drásticamente en relativamente poco tiempo, pasó de grandes campos y sembradíos a una zona completamente industrializada que se observa hasta hoy en día, donde su crecimiento ha sido tal que ya no se centra únicamente en el corredor industrial, sino que ahora puede observarse prácticamente por toda la región.

Si bien la armadora ya tenía incorporado parte del modelo toyotista basado en la desintegración productiva, no fue hasta años más tarde cuando lo formalizó, además, no dejaba atrás algunos rasgos del fordismo ya que no podemos olvidar que fue uno de los pioneros en la producción en masa. La planta comenzó con el ensamblado de 17,000 unidades, pero rápidamente se diversificó y amplió su producción. Así mismo, al integrar una gran cantidad de

trabajadores tanto en el área productiva y después en puestos directivos, la empresa se ocupó de brindar una capacitación específica de cada área, recordando que el fordismo fue aquel que dio gran importancia a la especialización con el propósito de incrementar su producción y hacer más eficientes las tareas administrativas y gerenciales.

El perfil de los trabajadores de la región cambió, tuvo que adaptarse a las necesidades de la armadora. Antes de la llegada de la planta a Puebla, se observaba un trabajador en la zona que se desempeñaba en actividades artesanales o campesinas. Una vez establecida la planta en conjunto con los cambios a nivel mundial pasó a tener un perfil industrial, con aptitudes completamente distintas.

Es a principios de los ochenta cuando la armadora, en su casa matriz de Alemania, "inició una estrategia llamada automatización flexible, que entre sus propósitos centrales buscaba colocar a la calidad como el parámetro de la productividad, junto con el incremento de la competencia interna y el autoritarismo en el trato laboral." (Montiel, 2007, p.18). Esta situación casi de inmediato provocó cambios importantes en la planta de Puebla.

> "Con base en esa política interna, la planta de Puebla –que ocupó en los años setenta el primer lugar nacional por producción y ventas– llevó a cabo cambios puntuales en tecnología, abrió una nueva nave de motores enfriados por agua que serían sobre todo para exportación, introdujo nuevos modelos a la producción y dio pasos para cambiar la organización del trabajo de acuerdo con los parámetros japoneses en boga en aquel momento. A estos cambios técnicos se sumaron modificaciones en la política de empleo, señaladamente la división de los obreros en eventuales y de base, a la par de nuevos lineamientos disciplinarios en el proceso productivo. En el rubro administrativo se reorganizó el control de los flujos internos de material." (Montiel, 2007, p.18).

Bajo estas modificaciones, la división técnica se hizo presente y perdura hasta el día de hoy, se hablaba ya de trabajadores eventuales y de base que no tendrían las mismas prestaciones ni beneficios, jerarquizando a los trabajadores dentro de la misma planta. Además, la incorporación de maquinaria y tecnología especializada no se hizo esperar, situándose rápidamente en el centro de modelo productivo. La armadora trajo consigo todo lo necesario para organizar su producción en términos de los estándares de calidad y cantidad vigentes en un sentido en el que la producción flexible del toyotismo se hacía por completo presente en Puebla.

Con respecto a los proveedores, estos se encontraban adaptándose a esta forma de trabajo, al principio fue complicado encontrar a todos los proveedores que participarían en el suministro de piezas automotrices y servicios, sin embargo, en poco tiempo y a petición de la

ensambladora casi como requisito de establecimiento se logró tal hazaña. No únicamente se encontraron, sino que, además, aceptaron de inmediato las condiciones que se les indicaron para colaborar con la armadora. En suma, llegaron empresas dedicadas a la producción de piezas automotrices de todas partes del país y extranjeras también. Estas tuvieron que incorporar el JIT a su producción, ya que la entrega en tiempo y forma era imprescindible para la ensambladora, principio fundamental del toyotismo. Una vez incorporada esta dinámica, los contratos que se establecieron fueron sumamente precisos con los tiempos de entrega, lo que en conjunto con la modularización ocasionó que la mayoría de las empresas proveedoras se establecieran muy cerca de la planta. La mayoría de las que se dedicaban a la producción eran medianas y grandes en cuanto a tamaño, mientras que las encargadas de brindar servicios eran medianas y pequeñas.

Fue tan rápida la adaptación que desde el principio se fue formando el conjunto de empresas que integrarían la CGV. Desde ese momento se pueden observar relaciones desiguales y de subordinación entre empresas, pues a pesar de que también había proveedoras de gran tamaño, la que marcó las condiciones para entablar relaciones productivas fue la ensambladora, ya que aquellas empresas que no se adecuasen a sus requerimientos no podían colaborar con ella. Al principio inclusive se pensó que quizás no se lograría la inserción de un gran número de empresas proveedoras, sin embargo, la mayoría de las empresas se comprometieron a entregar a tiempo y a radicar lo más cerca posible de la ensambladora con lo que la modularización casi de inmediato se hacía presente. Recordando que el éxito que se observó en el toyotismo de Japón fue en gran medida causado por la desintegración productiva y a la subcontratación, que justamente fue entre 1970 y 1980 cuando se expande transnacionalmente.

La armadora no solo condicionó a las empresas, sino que el gobierno también se veía comprometido en incorporar a todos los proveedores necesarios. Con respecto al gobierno, desde la llegada de la gran ensambladora ha propiciado no solo las condiciones necesarias para su instalación, sino que ha hecho un esfuerzo impresionante para que el entorno sea el ideal, brindando una ubicación estratégica, generando los servicios necesarios e inclusive impulsando la construcción de vías de comunicación favorables a su actividad. Esta última situación se analizará en el siguiente apartado.

A pesar de los esfuerzos que mostraban las empresas nacionales, con el paso de los años las proveedoras mexicanas que colaboraban directamente con la armadora han sido en su

mayoría desplazadas por las proveedoras de capital extranjero, actualmente las más grandes son del segundo tipo. De igual forma, estas se han asentado cerca de la ensambladora y otras, de menor tamaño, producen piezas para las grandes proveedoras. Aun cuando hoy en día muchas de las proveedoras son extranjeras pertenecientes a grandes corporativos, la empresa que continúa marcando las decisiones en la CGV es la armadora.

A continuación, se presentan testimonios por parte de los trabajadores que hacen alusión a las relaciones que mantiene la armadora con las empresas proveedoras en años más recientes. Una trabajadora de la ensambladora menciona lo siguiente al preguntarle sobre los vínculos que sostiene la ensambladora:

> "Las más grandes, que llevan años trabajando con VW, solo renuevan contratos. Hay varias con una larga trayectoria de proveeduría. Además, si lanzan nuevos proyectos de suministros en la mayoría de los casos se les conceden a ellos y en pocas ocasiones se incorporan nuevas por medio de licitaciones abiertas" (Trabajadora de línea de producción de la armadora, 2022).

Aunque existan nuevas empresas interesadas en proveer autopartes y servicios a la gran ensambladora, su inserción en la CGV es complicada pues la mayoría de las que ya lo hacen tienen una larga trayectoria colaborando con ella. Tal y como lo comentó la trabajadora cuya entrevista fue presentada en el primer capítulo de este trabajo, aunque se realizan licitaciones y concursos para nuevos proyectos la realidad es que quienes cubren con los requisitos necesarios son en su mayoría son aquellas empresas con las que la ensambladora ya ha trabajado.

Por otro lado, un trabajador de la armadora comenta:

> "VW es muy estricto en tema de proveeduría: estándares altos de calidad, entregas a tiempo. La mayoría de nuestros proveedores ya tienen una larga trayectoria con nosotros y saben perfectamente cómo funcionamos. Las penalizaciones son muy altas, pero la verdad, las proveedoras todas sin excepción son muy comprometidas en sus entregas programadas, nunca fallan" (Trabajador del área de ensamble de la armadora, 2022).

Inclusive menciona:

> "Las proveedoras se adaptan por completo a nuestro sistema, y a lo que VW solicite en cuestión de calidad y cantidad, es todo lo que sé" (Trabajador del área de ensamble de la amadora, 2022).

Este testimonio hace énfasis en lo estricta que es la armadora tanto en el nivel de detalle con el que cuidan los estándares de calidad como en la importancia que le da a las entregas a tiempo. Además, las altas penalizaciones que maneja la ensambladora pueden explicar por qué las proveedoras se preocupan tanto por cumplir con todo lo que se les pide. La adaptación está

en completa relación con la dinámica de producción de la armadora y no a la inversa, ya que si las proveedoras desean continuar la relación o si existe la posibilidad de que alguna nueva se incorpore a la CGV, en ambos casos tienen que trabajar totalmente ancladas a lo que les instruya la armadora. Por último, la trabajadora de una empresa de autopartes que colabora con otras empresas de suministros, donde la CGV se extiende aún más y en la que los eslabones crecen, señala lo siguiente cuando se le pregunta por las empresas que trabajan con ellos:

> "No podría decirte mucho, pero lo que sí es que deben de cumplir en tiempo y forma. Además, cumplir con los requisitos de calidad, son muy cuidadosos en esa parte. En el poco tiempo que llevo en la empresa no he notado problemas, siempre recibimos todo el material en buenas condiciones y en el momento preciso para poder trabajar" (Trabajadora de proveedora dedicada a partes plásticas, 2022).

Se puede observar que los estándares de calidad, las formas de trabajo, los tiempos y las formas de entrega se extienden por toda la CGV y no únicamente con las que tienen relación directa con la armadora. Esta parece ser una condición intrínseca de la cadena en todo su conjunto. Se puede decir que el toyotismo, en este caso la desintegración productiva, y las CGV han propiciado que las empresas que encabezan la cadena, en este caso la armadora, sea quien decida y ejerza control sobre las demás.

Ahora es momento de incorporar datos de ambas ramas, de las empresas automotrices y de autopartes en Puebla, esto con la idea de analizar las relaciones entre empresas ahora en términos cuantitativos. Las variables que se presentan a continuación fueron seleccionadas porque además de permitir dar un contexto general de ambas industrias durante los últimos años, suman para poder observar sus diferencias y los contrastes entre ellas. Una desventaja que se encontró y que es importante mencionar es que para la rama que incluye a las empresas fabricantes de autos hay muy poca información, la especulación que se hace al respecto es que al haber pocas empresas en este rubro se sabría a cuál pertenece dicha información.

Tabla 4.1. Fabricación de automóviles y camiones en Puebla de los años 2003, 2008, 2013 y 2008

Variables	Valores absolutos				Tasa de crecimiento promedio anual		
	2003	2008	2013	2018	2008	2013	2018
Unidades económicas	1	2	4	5	15%	15%	5%
Personal ocupado total	ND	ND	15202	18067	-	-	4%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema Automatizado de Información Censal SAIC 2003, 2008, 2013 Y 2018

En primer lugar, en la Tabla 4.1, se presentan dos variables con datos generales, la primera incorpora las unidades económicas en Puebla dedicadas a la fabricación de automóviles y camiones. En 2003 la rama automotriz únicamente contaba con 1 empresa, ya para 2018 se incrementó a 5, esto porque, aunque sea una misma empresa si tiene diferentes sedes se hace el conteo por cada una de ellas, ya que en el estado únicamente existen actualmente dos grandes armadoras. La segunda variable, incluye al personal ocupado total, en este caso no hay datos en los censos de 2003 y de 2008, en 2013 hay un registro de 15,202 trabajadores y en 2018 alcanza una cifra de 18,067 con una tasa de crecimiento promedio anual para los últimos cinco años del 4%.

La siguiente Tabla incorpora las mismas variables para las empresas que participan en la fabricación de autopartes automotrices en el estado de Puebla.

Tabla 4.2. Fabricación de partes para vehículos automotores en Puebla de los años 2003, 2008, 2013 y 2008

Variables	Valores absolutos				Tasa de crecimiento promedio anual		
	2003	2008	2013	2018	2008	2013	2018
Unidades económicas	50	63	65	101	5%	1%	9%
Personal ocupado total	13470	22218	23946	37995	11%	2%	10%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema Automatizado de Información Censal SAIC 2003, 2008, 2013 Y 2018

En la Tabla 4.2, primero aparece el total de unidades económicas, en 2003 hay un registro de 50 unidades, en 2008 de 63 con una tasa de crecimiento promedio anual para ese periodo del 5%, en 2013 el conteo llega a 65 unidades con un incremento anual apenas del 1% y en 2018 se

registra un total de 101 unidades económicas con un incremento anual del 9%. Estos números son un contraste en relación con las empresas armadoras, ya que a pesar de que se habla de todo un sector automotor, la mayoría de las empresas pertenecen a esta rama. Sin embargo, a pesar de que son muchas más empresas dedicadas la fabricación de autopartes las que participan en la CGV, donde sin duda ejercen un papel fundamental en el ciclo productivo, la realidad es que aquellas que toman la mayor parte de las decisiones en producción y que establecen los requisitos para participar en las CGV, son las armadoras. Como se ha mencionado en los testimonios previos, estas son bastante estrictas en tiempos de entrega y calidad, donde las proveedoras deben de cumplir con todos los requerimientos.

Con respecto a la segunda variable que presenta el personal ocupado total, en 2003 se registró un total de 13,470, en 2008 la cantidad ascendió a 22,218 con una tasa de crecimiento promedio anual del 11%, en 2013 crece a 23,946 con una tasa anual del 2% y en 2018 hay un salto considerable, con un total de 37,995 con una tasa de crecimiento promedio anual de 10%. Esto tiene relación con la primera variable, ya que se incrementaron de manera considerable el número de empresas dedicadas a la producción de autopartes y de igual forma el número de personal ocupado total. Con esto se observa que las empresas que generan más puestos de trabajo en la región poblana son las proveedoras de autopartes. A pesar de esta situación, y de que los datos señalan que las grandes generadoras de empleo son las proveedoras, el gobierno a lo largo de la historia ha generado un sinfín de beneficios para las armadoras, como si fuesen por si solas las que impulsan el desarrollo en la zona, satisfaciendo prácticamente todas sus necesidades y dejando de lado a todas aquellas empresas dedicadas a proveer autopartes.

A continuación, se presentan las variables relacionadas directamente con la producción de las empresas y las condiciones laborales de la fuerza de trabajo, esto con el objetivo de valorar la importancia que tienen ambas ramas en el sector económico de la región.

Tabla 4.3. Producción nacional de fabricación de automóviles y camiones de Puebla de los años 2003, 2008,2013, 2018 a millones de pesos (Base 2013=100)

Variables	Valores absolutos				Tasa de crecimiento promedio anual		
	2003	2008	2013	2018	2008	2013	2018
Producción bruta total	ND	ND	108493.8	131563.6	-	-	4%
Consumo intermedio	ND	ND	64693.8	100455.9	-	-	9%
Inversión total	ND	ND	6106.5	ND	-	-	-
Total de remuneraciones	ND	ND	6393.1	6589.6	-	-	1%
Contribuciones patronales a regímenes de seguridad social	ND	ND	640.5	708.8	-	-	2%
Otras prestaciones sociales	ND	ND	2281.8	875.3	-	-	-17%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema Automatizado de Información Censal SAIC 2003, 2008, 2013 Y 2018

La primera variable de la Tabla 4.3 refleja la producción bruta total, nuevamente para los años de 2003 y 2008 no hay datos, no obstante, en 2013 hay un registro de 108,493.8 y para 2018 de 131,563.6 con un incremento promedio anual del 4% durante esos últimos 5 años, con esta información y a pesar de que no hay datos en los dos primeros censos se puede observar que su aportación en la producción es significativa en relación con las empresas de autopartes que se presenta más adelante.

La segunda variable, el consumo intermedio, incluye el pago de la contratación de servicios como vigilancia, intendencia y jardinería, así como reparación y mantenimiento, por lo que se puede decir que incorpora casos de *outsourcing*. Esto hace pensar que desde antes del 2012 donde se formaliza oficialmente, este tipo de servicios ya eran contratados por empresas externas. Se observa un registro en 2013 del 64,693.8 y en 2018 alcanza un registro de 100,455.9 con una tasa de crecimiento promedio anual del 9%. Por lo que a pesar de que en las entrevistas nos han comentado algunos de los trabajadores de planta que todos trabajan directamente con ella, en realidad se refieren a los puesto que intervienen directamente en áreas productivas, pero no aquellas personas que proporcionan servicios como mantenimiento y limpieza. Por lo que VW sí practica la subcontratación de trabajadores, sin ser esto una práctica nueva, ya que desde su llegada el tema de proveeduría de estos rubros ha estado presente. Esta idea se profundizará más adelante, en el apartado donde se aborde la parte laboral, señalando que el *outsourcing* es un eje central de toyotismo modular.

La inversión total[24] se ubica como la tercera variable, la que en parte podría traducirse en el crecimiento de la rama. En este caso en la rama 3361 existe registro para el censo del 2013 con un monto de 6,106.5, lamentablemente es muy difícil hacer un análisis al no contar con datos suficientes para esta rama.

La cuarta variable se vincula a las condiciones laborales, presenta el total de remuneraciones[25], esta no solo incorpora el salario, si no, además, incluye prestaciones sociales y utilidades repartidas al personal. La rama 3361 paso de 6,393.1 en 2013 a 6,589.6 en 2018, con un incremento promedio anual apenas del 1% que, a pesar de ser mínimo, si se compara con el de las empresas dedicadas a las autopartes es superior, por lo que se puede asumir que los salarios en las empresas armadoras son mayores.

La quinta variable pertenece a las contribuciones patronales a regímenes de seguridad social[26], en este caso, hay un registro en 2013 de 640.5 y en 2018 de 708.5 con un incremento anual del 2%, donde, en contraste con las empresas dedicadas a la producción de autopartes, monetariamente es mayor. Esto se considera importante ya que a pesar de que las armadoras cuentan con menos trabajadores, según se observa en los datos, parece que se encuentran en mejores condiciones hablando de seguridad social.

La sexta y última variable incluye otras prestaciones sociales[27]. Con un registro en 2013 de 2,281.8 y en 2018 de 875.3, presentan una tasa de crecimiento promedio anual negativa del -17%, esto se traduce en que ha sido otorgada una cantidad menor a instituciones privadas en beneficios de los trabajadores. El motivo se desconoce, pero las cifras señalan que la baja en

[24] "Aumento en activos, insumos y productos que experimentaron las unidades económicas durante el año de referencia" (SAIC, 2018).

[25] "Todos los pagos y aportaciones normales y extraordinarias, en dinero y especie, antes de cualquier deducción, para retribuir el trabajo del personal dependiente de la razón social, en forma de salarios y sueldos, prestaciones sociales y utilidades repartidas al personal, ya sea que este pago se calcule sobre la base de una jornada de trabajo o por la cantidad de trabajo desarrollado (destajo), o mediante un salario base que se complementa con comisiones por ventas u otras actividades. Incluye: las contribuciones patronales a regímenes de seguridad social, el pago realizado al personal con licencia y permiso temporal." (SAIC, 2018)

[26] "Son todas las aportaciones monetarias que la unidad económica cubrió con sus recursos a instituciones de seguridad social en beneficio de los trabajadores remunerados." (SAIC, 2018)

[27] "Los pagos que la unidad económica realizó a instituciones privadas en beneficios de sus trabajadores o que otorgó directamente al personal remunerado, en complemento o adición a los sueldos y salarios, tales como servicios médicos privados, despensas, primas de seguros, servicios educativos, ayudas para el estudio y guarderías." (SAIC, 2018)

esta variable es muy elevada, esto quiere decir que se destinaron menos recursos en servicios médicos privados, despensas, primas de seguros, etc. Por lo que a pesar de que, en la variable previa se incrementan las aportaciones a seguridad social, por otro lado, se disminuye el monto a instituciones privadas en beneficio de sus trabajadores. Por esto se puede asumir que, si bien la fuerza de trabajo contaba con ciertos beneficios, en esta parte se van reduciendo conforme avanza el tiempo.

La información presentada nos da un acercamiento a las condiciones de trabajo por la que han atravesado los que laboran dentro de las empresas dedicadas a la fabricación de automóviles, situación que como se comenta, se retoma y se amplía en los siguientes apartados. Ahora se contrasta con la información de las variables de las unidades económicas dedicadas a la fabricación de autopartes que están incluidas en la rama 3363.

Tabla 4.4. Producción nacional de fabricación de partes para vehículos automotores en Puebla de los años 2003, 2008,2013, 2018 a millones de pesos (Base 2013=100)

Variables	Valores absolutos				Tasa de crecimiento promedio anual		
	2003	2008	2013	2018	2008	2013	2018
Producción bruta total	34799.8	36079.1	66897.6	79488.9	1%	13%	4%
Consumo intermedio	22942.9	27358.2	51328.8	56155	4%	13%	2%
Inversión total	2950.6	1238.1	2488.3	1571.7	-16%	15%	-9%
Total de remuneraciones	2480.5	2977.5	2691.7	3209.3	4%	-2%	4%
Contribuciones patronales a regímenes de seguridad social	401.7	415.6	405.5	392.7	1%	0%	-1%
Otras prestaciones sociales	223.1	250.7	185.2	202.5	2%	-6%	2%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema Automatizado de Información Censal SAIC 2003, 2008, 2013 Y 2018.

Se observa en la Tabla 4.4 que para las empresas que se dedican a la fabricación de autopartes sí se presentan datos en cada una de las variables desde 2003 por lo que, a diferencia de la tabla previa, al contar con información para todas sus variables y de todos los años, permite generar un análisis más interesante. La primera variable, producción interna bruta total, registra en el primer censo del 2003 un total de 34,799.8, en 2008 se presenta una cifra de 36,079.1, en 2013 hay un total de 66,897.6 con un crecimiento promedio anual de ese periodo de 13% y, por último, en 2018 alcanzó una cantidad de 79,488.9 con un crecimiento promedio anual del 4%.

Se puede observar que en los últimos 15 años la producción bruta total no se ha detenido, de hecho, durante el periodo de 2008 al 2013 casi se duplica su producción, sin embargo, es menor a la que presentan las unidades económicas dedicadas a la fabricación de automóviles y camiones. Probablemente, este es uno de los elementos que considera el gobierno para brindarles todos los beneficios que reciben estas últimas, ya que, si se habla estrictamente de producción, su aportación sí es mayor, pero se deja de lado que es en las empresas de autopartes donde se concentra un mayor número de trabajadores y en las que por lo tanto se generan más empleos.

La segunda variable es el consumo intermedio, con un registro en 2003 de 22,942.9, en 2008 con 27,358.2, en 2013 alcanza un total de 51,328.8 y una tasa de crecimiento promedio anual del 13%; por último, para 2018 llega a 56,155, con un incremento promedio anual del 2%. El periodo en el que tuvo un alza considerable fue del 2008 al 2012, igual que en el caso de las empresas armadoras es una cantidad significativa que implica que un gran número de trabajadores son empleados por este medio, la subcontratación. A empresas de ambas ramas les ha resultado eficiente y han logrado reducir costos, además de que no se responsabilizan por estos trabajadores, por lo que en ambas ramas se cree que han crecido en gran medida a costa de los trabajadores. El toyotismo sin duda encontró una “oportunidad” por medio de este tipo de contratación que se diseminó por toda la CGV a través del tiempo.

La tercera variable presenta la inversión total. Se observa que en 2003 se registran 2950.6, en 2008 se establece una cifra de 1238.1 con un decremento anual del -16%, sin embargo, para 2013 hay un incremento anual del 15% con un registro de 2488.3, no obstante, en el periodo siguiente, el del 2018 desciende con una cifra de 157.7, por lo que el crecimiento de la rama ha sido un tanto irregular, donde los registros más altos se ubican en 2003 y 2013. Este suceso se puede ligar al hecho de que el gobierno estimula condiciones favorables para las armadoras, pero no vela por las necesidades ni el crecimiento continuo de las empresas de autopartes, asumiendo que por sí solas al incorporarse a las CGV verán beneficios cuando en la realidad no es así.

Con respecto al total de remuneraciones, la tabla 8 muestra un crecimiento anual al 2008 del 4%, sin embargo, a partir de ese momento va en descenso con decremento anual del -2% en 2013 con un total de 2,691. 7 y un incremento promedio anual del 4% al 2018 con una cifra de

3209.3. Es importante recordar que esta variable va ligada a los salarios de los trabajadores, si bien a pesar de que para el periodo 2013 hubo un descenso que en los años siguientes se recuperó, este aumento no refleja ni la mitad de lo que registran las empresas fabricantes de automóviles, por lo que es importante no solo prestar atención en el impulso de las proveedoras sino también en el cuidado y la regulación de sus trabajadores.

La quinta variable, las contribuciones patronales a regímenes de seguridad social, tiene un registro 2003 de 401.7, en 2008 de 415.6, en 2013 de 405.5 y en 2018 de 392.7 con una tasa de crecimiento promedio anual negativa del -1% con una tendencia a la baja. Esto indica que estas empresas han ido destinando cada vez menos recursos a instituciones de seguridad social en beneficio de los trabajadores, por lo que igual que en la variable anterior, se reitera que se debe velar por el bienestar de los trabajadores que participan en esta rama, ya que la seguridad social debe ser un derecho básico de todos los que laboren en ellas.

La sexta variable presenta otras prestaciones sociales, arroja una cifra en 2003 de 223.1, en 2008 de 250.7, en 2013 se observa una caída con un registro de 185.2 con una tasa de crecimiento promedio anual negativa del -6% y finalmente en 2018 hay una recuperación en relación con el último periodo con 202.5 y una tasa de crecimiento anual del 2% que, sin embargo, no es ni una cuarta parte en relación con lo que destinan las armadoras. Se reitera así que, de acuerdo con los datos, las condiciones laborales de los trabajadores de las empresas de autopartes no son tan favorables, como ya se mencionó en el apartado donde se presentan los testimonios de los trabajadores sobre cuestiones laborales. Se retomará esta parte y se sumarán más variables que hacen referencia al tema de los trabajadores, no obstante, lo hasta ahora expuesto se presenta como un antecedente importante.

Finalmente, se puede concluir que desde la llegada de la ensambladora se van marcando las diferencias entre empresas, es el momento donde el modelo toyotista justo comenzaba a despegar y en poco tiempo se afianzó por completo en la planta de Puebla, esto sin olvidar que dicho modelo arrastraba rasgos fordistas importantes, como la producción en masa.

Por su parte, las empresas proveedoras al instalarse bajo la dinámica de la desintegración productiva e incorporarse a las CGV se adaptaron rápidamente al modelo que la amadora

manejaba, esto porque era un requisito para colaborar con ella. Por lo que la producción modular fue visible rápidamente en la región.

Al incorporar los testimonios de los trabajadores que hacen alusión a las relaciones entre empresas hoy en día, nuevamente se observan relaciones desiguales. En primer lugar, es muy difícil incorporarse como nueva empresa a las CGV, pues si una empresa logra acceder a una licitación o proyecto debe de adaptarse por completo a las necesidades de la armadora, en suma, los requisitos son bastante estrictos, con altos estándares de calidad en sus procesos productivos y por supuesto con entregas a tiempo.

Por otra parte, a pesar de que como se observa en cifras son muchas más empresas las que se dedican a la producción de autopartes, aquella que sigue tomando las decisiones más relevantes en la CGV es la armadora, además de que el gobierno ha centrado su atención en ellas, brindando todo lo necesario para su funcionamiento.

Sin duda, todo el sector automotor es pieza clave en la economía de la región, pues concentra un gran número de empleos y genera una producción bruta importante. Sin embargo, lo que se cuestiona en este capítulo es que las condiciones que atraviesan los trabajadores de ese sector ponen en duda los supuestos beneficios que genera, pues estos parecen irse alcanzando a partir de precarizar aún más las condiciones de vida del trabajador.

Por último, la inserción de esta CGV ha provocado cambios en las formas productivas en la región, en el perfil del trabajador y en el espacio geográfico, esto último se analiza a detalle en el siguiente apartado.

4. 2 Industria de autopartes y automotriz: logística como creadora de nuevos espacios, cuerpos y subjetividades en Puebla

El objetivo de este apartado es mostrar cómo la ciudad de Puebla se transforma en una ciudad industrial en gran medida a raíz de la instalación del sector automotor, mismo se convirtió en el parteaguas para la urbanización de la región. Se han conectado las principales vías de comunicación funcionando como un gran motor de distribución y circulación de mercancías. El crecimiento urbano no se ha dado por generación espontánea y mucho menos para cubrir las necesidades de la población, sino más bien se ha dado para satisfacer las necesidades del capital.

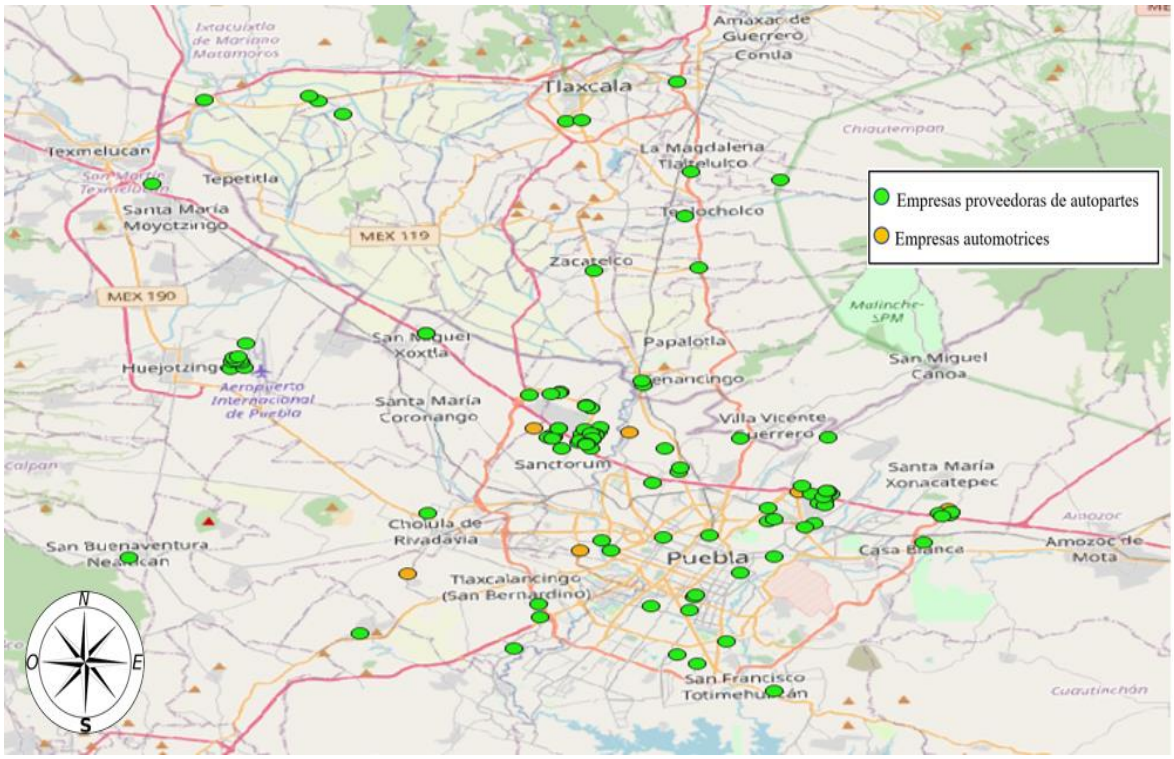
Aquí la construcción de mapas se convierte en una herramienta importante para cuestionar y observar el comportamiento de las CGV, así como el impacto que tienen en las relaciones entre empresas, en las formas de producción, en el perfil del trabajador, en el crecimiento de la ciudad e inclusive en la vida de aquellos que la habitan.

Recordemos que de acuerdo con Grappi (2015) y con Cuppini y Frapporti (2021) la logística contribuye a dar forma al mundo contemporáneo. Tales propuestas se construyen a partir de analizar la organización productiva, la reorganización del territorio y los conflictos laborales, contribuyendo a dar explicación a las transformaciones del espacio geográfico en el que las cadenas globales de valor son determinantes. En este tipo de casos, Puebla no ha sido la excepción, al contrario, los efectos de la industria automotriz y de autopartes son el reflejo de ello, donde la lógica de la distribución y circulación de mercancías se coloca en el centro de la urbanización de la región.

Desde la llegada de la armadora, como ya se ha mencionado, se dieron un sinfín de trasformaciones demográficas en la región. Se consolidó rápidamente el clúster automotriz delimitado en la línea de la autopista México-Puebla que recientemente se había inaugurado. En la cercanía se encontraban otras vialidades en construcción, estas obras no solo se dieron en ese momento, sino que marcarían el inicio de la urbanización de la zona, ya que conforme avanzó la industrialización y el clúster se hizo más grande, tuvieron que ser construidas más vialidades para agilizar la circulación de mercancías por parte de las proveedoras de autopartes a la armadora. Asimismo, la planta utiliza estas vías principalmente para trasladar autos ensamblados a otros estados.

Con el paso del tiempo, el crecimiento de clúster fue tan grande que las empresas de autopartes se diseminaron por toda la región poblana y parte de Tlaxcala, tal como se puede observar en el siguiente mapa.

Figura 4.1. Mapa de empresas de autopartes y automotrices en Puebla-Tlaxcala



Fuente: Elaboración propia con datos de DENUE, 2018.

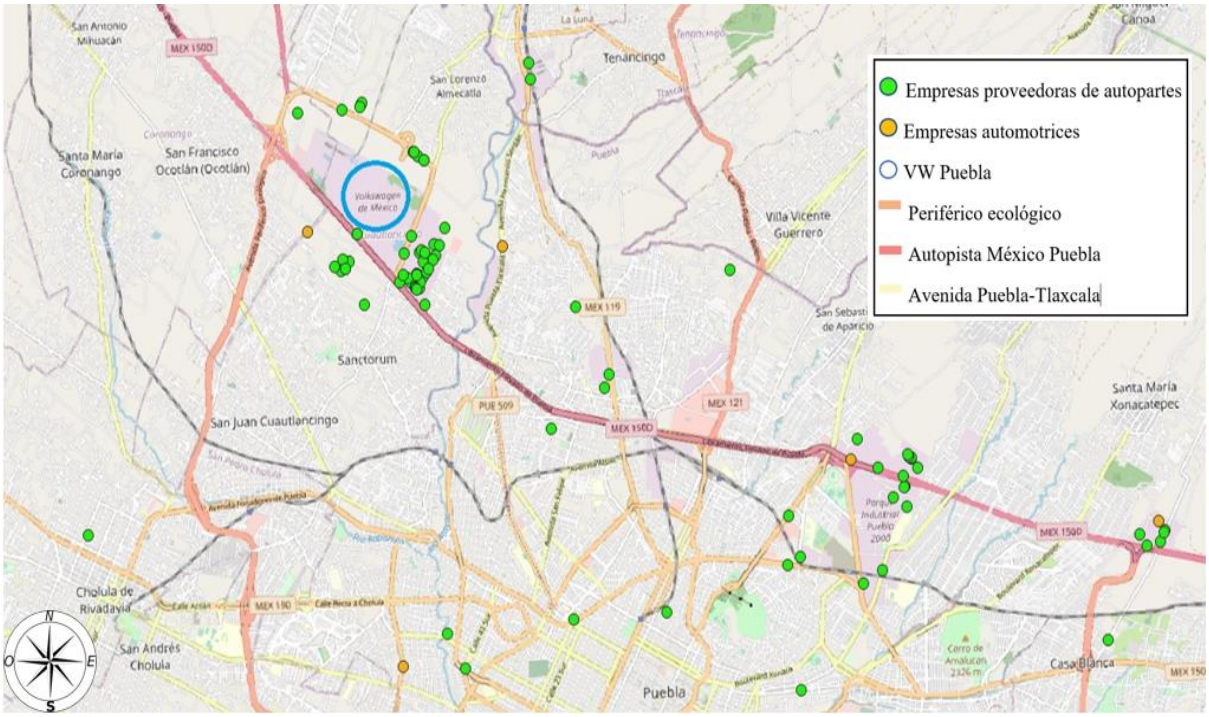
En la Figura 4.1. se presentan de color verde a las empresas de autopartes y de naranja a las automotrices que se ubican en Puebla, especialmente en la zona metropolitana y sus alrededores. Es fácil observar el corredor industrial que comienza en Santa María Xonacatepec con una concentración de empresas de autopartes que se extiende por toda la autopista México-Puebla hasta llegar al Parque Industrial 2000 y, más adelante, se encuentran Sanctorum y Cuautlancingo, donde está ubicada la gran armadora Volkswagen. Conforme se avanza en dirección a la ciudad de México, se logran observar más empresas de autopartes en los municipios de San Miguel Xoxtla y Huejotzingo.

La mayoría de las proveedoras se han ubicado en zonas estratégicas para la distribución de sus productos, asentándose no solo cerca de la ensambladora, sino que también se encuentran alrededor de las principales vías de comunicación. Esto facilita las entregas “a tiempo” hacia la ensambladora, ya que como se mencionó en el apartado previo, deben cumplir tiempos bastante estrictos, lo que la ensambladora trata de garantizar mediante el establecimiento de altas penalizaciones. Esto da cuenta de que el asentamiento de las proveedoras está ampliamente

condicionado por los requisitos que deben cumplir con la armadora. Esta tendencia comenzó desde la llegada de la armadora hasta hoy en día, dando como resultado la formación de uno de los clústeres automotrices más reconocidos del país. Este caso, se asemeja a lo que sucedió con la fábrica Fiat de Turín, donde rápidamente se consolidó ese clúster automotriz que albergó a la armadora y a un gran número de proveedoras, que parecieron una gran fábrica sin muros, que se conectó por las vías de comunicación que se fueron construyendo y dieron pauta para la organización de toda una región en función de la industria.

En el Mapa 4.2 se observa a detalle toda la línea rosada que marca la autopista México-Puebla y en color verde nuevamente a las empresas dedicadas a las autopartes, marcando ahora en un círculo azul la planta Volkswagen, en torno a la cual se observa una concentración más elevada de empresas, las cuales integran el parque industrial Volkswagen y el parque industrial 2000.

Figura 4.2. Mapa de clúster automotriz Puebla-Tlaxcala y las principales vías de comunicación



Fuente: Elaboración propia con datos de DENUE, 2018

Este mapa evidencia que la logística ha jugado un papel importante para la expansión de esta cadena productiva. En él se pueden observar toda la zona del corredor industrial y sus alrededores, destacando el desarrollado múltiples vías de comunicación que comenzaron a

tomar forma con la construcción del trébol de acceso a la autopista México-Puebla. En los años siguientes, se construyeron vialidades como: la avenida Puebla-Tlaxcala, el Periférico ecológico, el boulevard Carmen Serdán, la carretera Puebla-Belem, la Avenida Alfredo Toxqui, etc. Lo que sugiere que esta región se ha visto fuertemente modificada por el sector automotor, ya que el gobierno ha prestado atención en hacer crecer, acondicionar y conectar toda la zona con el objetivo de impulsar la industrialización de la región.

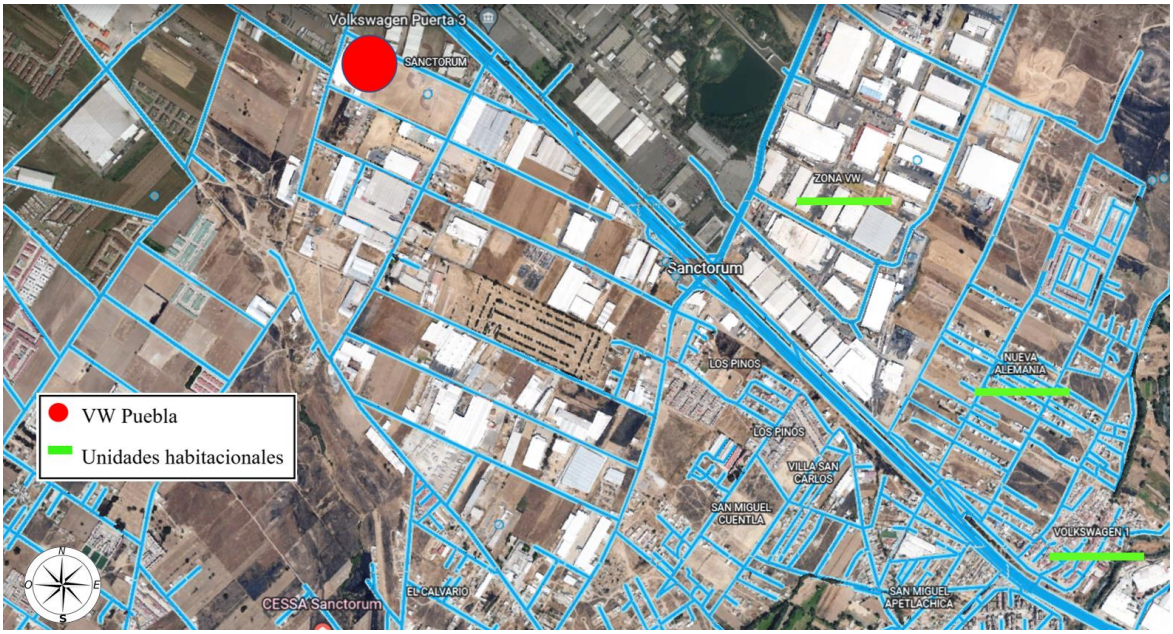
En el 2016, con el Gobierno Federal que encabezó el presidente Enrique Peña Nieto quien en su plan de desarrollo dio suma importancia a la construcción de vías de comunicación para el crecimiento industrial del país, se inauguró el segundo piso de la autopista México-Puebla o también conocido como el viaducto elevado segundo piso de Puebla. Se trató de una obra que era parte del Plan Nacional de Infraestructura de ese gobierno. De acuerdo con información de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) y del Gobierno de Puebla, la inversión fue de mil millones de pesos, con una capacidad de tránsito de más de 11 mil vehículos diarios y una reducción en los tiempos de traslado de hasta 50 minutos, ya que en ese tramo la mayor parte del tiempo mantiene tráfico pesado. Con una extensión total de 13.3 kilómetros su objetivo principal fue impulsar a la región y convertirla en un referente mundial de producción, donde el estado se viese beneficiado y favoreciera al clúster automotriz.

Es por obras como esta que se afirma que el fomento que ha dado el Estado ha sido fundamental para impulsar la industrialización, se ha observado previamente en la historia y continúa siendo un precedente importante para hacer crecer ciertos sectores. De acuerdo con testimonios que presenta la página de la Secretaría de Relaciones Exteriores, la población aceptó con entusiasmo el proyecto, los trabajadores que transitan por la zona pensaron que su uso sería cotidiano y que podrían reducir los tiempos para llegar a sus lugares de trabajo. Sin embargo, la realidad es que la mayoría de los vehículos que transitan hoy en día por el segundo piso son aquellos dedicados al traslado de mercancías, sobre todo camiones y tráileres de carga, donde difícilmente se llegan a ver vehículos particulares. Esto se explica por el peaje, ya que se cobra en ese tramo una tarifa de $48 pesos, por lo que su uso diario no es tan viable para la ciudadanía en general. Este es solo un ejemplo reciente sobre cómo la expansión logística en pro del “desarrollo industrial”, beneficia sólo a las grandes empresas o a aquellas que participan en las

CGV más allá de que contribuya a favorecer las condiciones de vida de los trabajadores o de las personas que residen en las zonas aledañas.

Por otra parte, en el Mapa 4.3 se observan las unidades habitacionales que se encuentran cerca de la VW, mismas que se han construido con el objetivo de que habiten los trabajadores de las empresas de autopartes y de la ensambladora para que se encuentren cerca de sus áreas de trabajo.

Figura 4.3. Mapa de unidades habitacionales cerca de la ensambladora



Fuente: Elaboración propia con la herramienta de Google Maps 2022.

En la Figura 4.3, se pueden ubicar 3 unidades habitacionales cerca de la planta: la primera es la Zona VW, la segunda es la Nueva Alemania y la tercera es Volkswagen 1. Todas se han establecido muy cerca de la planta, donde los tiempos de traslado hacia la ensambladora van desde 10 a hasta 30 minutos, dependiendo del tráfico de la zona que regularmente es muy pesado. De manera inicial, las tres fueron construidas con el objetivo de albergar a los trabajadores de la planta, principalmente porque varios venían de otros lugares del país, sin embargo, el crecimiento de la zona ha sido tan grande que también han llegado a ellas trabajadores de las proveedoras.

Las tres unidades habitacionales con el paso del tiempo han albergado un gran número de personas, esto en conjunto con su falta de mantenimiento las hace lucir descuidadas, sucias, con basura, con calles sin luz y pavimentos maltratados, con áreas verdes en el abandono. Además, la inseguridad se ha incrementado cada vez más, inclusive los trabajadores mencionan que es un peligro salir de la planta a altas horas porque se ha incrementado el robo de vehículos con violencia.

Las unidades habitacionales mencionadas están ligadas directamente con la armadora, sin embargo, ante el crecimiento urbano se han construido más unidades, fraccionamientos y departamentos independientes, los desarrollos inmobiliarios han crecido en toda la zona, estos albergan a trabajadores ahora de las proveedoras, de la armadora, así como habitantes de la ciudad en general.

En resumen, existen un sinfín de transformaciones que se observan a partir de la llegada de la armadora que abarcan no sólo la adopción de distintos modelos productivos y sus efectos en las condiciones laborales, sino que también se dieron en el espacio geográfico, donde la construcción de las vías de comunicación y de las unidades habitacionales se han adaptado al sector automotor. Este análisis confirma que más que una transformación espontánea para cubrir las necesidades de la población, en realidad, al igual que ejemplos que se han mencionado en los capítulos previos como el de la India con Maruti-Suzuki y el de Italia con Fiat, la expansión de lo urbano se da para cubrir las necesidades del capital y, en este caso, impulsar el crecimiento industrial automotriz.

Además, esto incide en gran medida en las formas de vida de las personas, el crecimiento demográfico ha sido tan grande que se han descuidado aspectos esenciales para la vida como el mantenimiento en las unidades habitacionales y la limpieza dentro de ellas. La inseguridad de la zona se incrementa como una problemática que afecta a todos los que residen o circulan cerca, situación que a pesar de que la población ha planteado como urgente de resolver, poco se ha hecho para para ello. Hoy en día los trabajadores de la ensambladora y de las proveedoras, que han encontrado las posibilidades de hacerlo, han preferido migrar a otras zonas de la ciudad, sin importar que los tiempos de traslado aumenten considerablemente, ya que han optado por priorizar su seguridad. Entre los entrevistados se encontraron los siguientes testimonios con respecto a lugar donde residen y los tiempos de traslado hacia sus centros de trabajo:

> “La empresa me queda bastante retirada de casa. Hago casi una hora en llegar a mi trabajo, ya que no cuento con un carro propio debo salir con mucho tiempo de anticipación” (Trabajadora de proveedora dedicada a partes plásticas, 2022).

Con respecto a este testimonio, cuenta que el tiempo de traslado es largo para llegar a su lugar de trabajo, es una proveedora, debe salir con mucho tiempo de anticipación, ya que como se ha mencionado en toda la zona existen altas concentraciones de tráfico durante la mayor parte del día.

Por otro lado, un trabajador de la armadora señala lo siguiente:

> “Vivo al sur de la ciudad. Aunque tome periférico, en la llegada por lo general hago más de 40 minutos, de vuelta un poco menos” (Trabajador del área de ensamble de la armadora, 2022).

Este trabajador habla de que a pesar de que toma una vialidad que hasta hace poco era considerada rápida, en los últimos años presenta un incremento en la afluencia de autos y en ciertas horas los traslados llevan mucho tiempo.

Por último, un trabajador de una proveedora establecida en Huejotzingo narra lo siguiente:

> “La verdad, el tema del traslado no es nada fácil. Yo vivo en Puebla y me hago mínimo una hora de ida y otra al regreso, una ocasión hubo un accidente vial y recuerdo que me tardé más de tres horas en llegar a casa” (Trabajador de proveedora dedicada a la fabricación de módulos automotrices, 2022).

En este último testimonio, el trabajador que labora en una proveedora ubicada en un municipio cerca de la ciudad cuenta, con relación al tráfico, que sus traslados son de una hora o más cuando ocurre un accidente. Estas experiencias hacen referencia a los amplios lapsos de tiempo que tardan en llegar a sus lugares de trabajo y que, más allá de las distancias, esto es así porque el tráfico en la ciudad se ha acrecentado en los últimos años; por lo que si a la jornada de trabajo de ocho horas se le suman los tiempos de traslado, que rondan alrededor de una o dos horas de ida y vuelta, esto se traduce entre 9 y 10 horas en total que los trabajadores destinan a ella. Por lo que las vialidades que se han construido no disminuyen ni facilitan los traslados de los trabajadores, son más bien soluciones que facilitan la logística del capital.

Pareciera una contradicción el que, por un lado, la logística ha hecho que el crecimiento urbano de la región no se detenga, donde se han construido vías de comunicación, además, de que el sector automotor continúa su expansión y Puebla se consolida como un referente de la industria; mientras que, por otro lado, aquellos quienes de alguna forma han hecho esto posible

con su trabajo se ven afectados de manera directa por problemáticas y condiciones precarias que nadie atiende, además de que la población en general que habita o transita por la zona también se ve afectada. Esta situación hace recordar el análisis de Cuppini y Frapporti (2021), quienes señalan que la logística ha logrado aplanar espacios, donde el crecimiento urbano se adapta por completo al capital, transforma cuerpos, en este caso los trabajadores parecen moldearse ante las necesidades de las empresas y construye subjetividades de acuerdo con el modo de circulación que permite un traslado eficiente de mercancías.

La logística permite profundizar el análisis de los cambios demográficos y de infraestructura de la región, e inclusive el caso de Puebla se puede comparar de cierto modo con el caso que se presentó de India, ambos comparten ciertas similitudes y ambos permiten comprender las relaciones del capitalismo contemporáneo. En ambos casos, el Estado jugó un papel determinante que impulsó el desarrollo industrializado. La industria automotriz y la industria de autopartes fueron las protagonistas de la modificación del espacio geográficos en función de la lógica del capital ante la llegada de grandes empresas como Suzuki y VW a países en desarrollo, en ambos clústeres hay más que solo fábricas, se construyeron carreteras, suministros de agua, viviendas y aparentemente todo lo necesario para la vida y la producción. En ambos casos, desde su llegada, hay gran aceptación por la cantidad de puestos de trabajo que se comprometen a generar, sin embargo, con el paso del tiempo muestran problemáticas que, sobre todo al intentar reducir costos de producción, lo hacen a costa de otras empresas o de sus propios trabajadores, poniendo en riesgo su salud física y mental. Las huelgas se han hecho presentes por la inconformidad de los trabajadores, sin embargo, este esfuerzo no ha sido del todo suficiente para alcanzar mejores condiciones laborales.

Analizar las condiciones laborales sin reflexionar sobre las formas de vida que se dan fuera de las empresas, se vería de cierta forma limitada, por lo que es importante observar lo que pasa dentro y fuera de los lugares de trabajo, al final, ambas partes inciden en la salud y el bienestar en general de los trabajadores.

4. 3 La llegada de la COVID-19 y los efectos post-pandemia en la industria automotriz y de autopartes en Puebla

Este apartado hace una reflexión de lo que sucede durante y después de la pandemia, ya que se considera que es un momento coyuntural de cambios y trasformaciones relevantes en la

dinámica productiva. Es importante recordar que la industria automotriz fue una de las primeras que detuvo su producción ante la llegada de la pandemia. En el caso de Puebla, fue justamente en la armadora donde se da la detección del primer caso de coronavirus ante la visita de un capacitador de nacionalidad alemana, por lo que quedaron bajo observación y en aislamiento domiciliario más de cuarenta personas trabajadoras de la planta que mantuvieron contacto con ese "primer caso"; como aún no se detenía la producción, la armadora optó por emitir un boletín para informar a los trabajadores sobre dicho suceso, poniendo en alerta a los 11,500 trabajadores y a sus familias" (Expansión, 2020, párr. 6). La planta fue de los primeros lugares en donde se pudo observar el uso del cubrebocas. Este hecho marcó el precedente de todo lo que sucedería después en esta región.

Ante las medidas que tomaban los tres niveles de gobierno por la propagación del SARS-COV2, la ensambladora paró su producción en Puebla y Guanajuato oficialmente el 30 de marzo del 2020. El primer comunicado anunció un cierre por 15 días hasta el 12 de abril, sin embargo, este paro se alargó por más tiempo. La misma situación se dio prácticamente en todas las industrias, ya que únicamente podían trabajar los sectores considerados esenciales. Sería durante el mes de mayo de 2020 que, ante la presión de corporaciones automotrices estadounidenses, las autoridades mexicanas dan el reconocimiento al sector automotriz como sector esencial. Poco a poco se fueron reactivando las actividades dentro de la planta y el 15 de junio se reactivaron en su totalidad, las proveedoras cerraron y reabrieron sus puertas exactamente en la misma fecha, pero bajo condiciones totalmente nuevas.

A pesar de que parecía que todo iba tomando forma en aquella nueva normalidad, el modelo productivo a partir de ese momento ya no sería el mismo, situación que se vería reflejada en toda la cadena de suministros. A partir de la pandemia, se ha observado la escasez de componentes importantes para la producción de automóviles, esta falta de suministros no se detiene, en particular el de los semiconductores, pieza esencial para los autos nuevos ya que una buena parte de su funcionamiento gira en torno a ellos. Dicho componente ha afectado a toda la cadena de suministros y no se prevé su pronta recuperación debido a que son utilizados en toda la gama de electrodomésticos, por ejemplo, en pantallas y celulares. Este conflicto se observa a nivel mundial y la planta ubicada en Puebla, por supuesto, no escapa de dicha problemática, por lo que la producción se ha visto fuertemente afectada, provocando paros técnicos que hasta el

día de hoy afectan a miles de trabajadores. Además, recientemente grandes armadoras en México, incluyendo a VW, tuvieron que detener sus operaciones por falta de suministro de gas natural (Expansión, 2021). En ambos casos, se debe recordar que esto significa no solo detener la producción de la armadora, sino que toda la cadena de suministros se ve afectada, por lo que las proveedoras también deben de hacerlo.

La experiencia que comenta una trabajadora de la planta con respecto a los paros técnicos es la siguiente:

> "Después de que paró la empresa por completo en 2020, se han realizado paros técnicos continuamente, y hasta el día de hoy no se detienen. El tema de ciertos suministros no logra reestablecerse, ya que simplemente no hay. ¿Qué está pasando ahorita? hay un exceso de unidades sin terminar, y ya no se pueden producir más hasta que no lleguen los componentes faltantes." (Trabajadora de línea de producción de la armadora, 2022)

Este comentario deja claro que la producción, a pesar de que ya han pasado más de dos años de su reinicio, no ha podido regularizarse. Los paros técnicos se han hecho una práctica común para contrarrestar la sobre producción de unidades, sin embargo, en quien está recayendo el peso de esta estrategia es en el trabajador ya que, al reducir el tiempo de trabajo, lo mismo sucede con su salario.

Por otra parte, entre los problemas más conocidos que las proveedoras enfrentaron durante la pandemia, es que las grandes ensambladoras han retrasado los pagos a diversas empresas. Los afectados argumentan que, para recibir el pago que les adeudan las ensambladoras, deben seguir procesos tardados y burocráticos, y que es ahora más que nunca que dada la precaria situación económica en que se encuentran no pueden seguir esperando más dichos pagos. Esto ha afectado a empresas poblanas y a sus subcontratistas que, en su mayoría, se dedican al abastecimiento de equipos y materiales, y algunas otras prestan servicios de diferente índole. Debido a esta situación, algunas de ellas han tenido que vender inmuebles para poder salir adelante y seguir con su producción, mientras esperan la regularización de los pagos (Gutiérrez, 2020).

Además, las empresas proveedoras tras reabrir sus puertas tuvieron que seguir al pie de la letra todas las indicaciones gubernamentales y cumplir con las medidas sanitarias para poder hacerlo, tuvieron que realizar cambios en sus instalaciones que les permitieran llevar a cabo el proceso de forma segura y controlada, esto las obligó a invertir grandes cantidades de capital.

Por ejemplo, instalaron casetas de sanitización en las entradas y salidas de las fábricas y compraron equipo especializado de protección. Aunado a esto, fue inevitable que la demanda de autopartes cayera, debido a que la producción por sí misma de automóviles se detuvo y la venta de estos se desplomó tras el inicio de la pandemia, este panorama ha puesto a varias proveedoras en situaciones muy complicadas, incluso con la posibilidad de un cierre definitivo (Rodríguez, 2020).

Entre los comentarios y experiencias que los trabajadores comentan con respecto a la situación de las proveedoras frente a la pandemia, se incorporan los siguientes:

> "Durante la pandemia, ha sido importante que se adapten a los ritmos de trabajado que la armadora maneja. Las cosas han cambiado, y los ritmos y cantidades que se reciben de mercancías, también" (Trabajadora de línea de producción de la armadora, 2022)

Este primer comentario, a pesar de ser breve deja claro que aquellas que se han adaptado a las formas y ritmos de trabajo son las proveedoras en relación con la armadora. El segundo testimonio, es por parte de un trabajador de una empresa de dedicada a la distribución de mercancías y señala:

> "Nuestra filial trabaja únicamente con Volkswagen, Puebla, por medio de un intermediario, somos subcontratados. Nos piden tiempos de entrega muy específicos y son muy estrictos, nunca fallamos. Sin duda, cada acción que realice Volkswagen nos afecta directamente. Si ellos paran, nosotros paramos, como fue el caso. Afortunadamente, se hizo presión al gobierno y nos permitió regresar" (Chofer de empresa proveedora de servicios de paquetería, 2021)

De acuerdo con este testimonio, la empresa, al trabajar únicamente con la VW, depende por completo de su funcionamiento y sus formas de trabajo. Si la armadora se detiene, esta empresa también debe de hacerlo, además de cumplir a la perfección con todos los requisitos que se les pide. En el siguiente comentario de una trabajadora de una empresa dedicada al cuidado y mantenimiento de uniformes que colabora con la ensambladora se menciona que:

> "Al no saber qué pasaría y al detener la Volkswagen toda su producción, nosotros nos detuvimos. En el momento que regresaron, nosotros también, igual que ellos fue (de manera) gradual" (Agente de mantenimiento de uniformes de empresa proveedora de servicios de tintorería, 2021)

Los últimos dos testimonios han puesto en evidencia que hay empresas que únicamente colaboran con la ensambladora y al ser así su dependencia es total, y por lo tanto su supervivencia depende de la producción y de las decisiones de la empresa que encabeza las CGV. Estas empresas dependientes cambian su dinámica conforme la armadora lo hace sin cuestionar nada en absoluto. Si bien no todas las empresas proveedoras funcionan bajo esta

dinámica, como por ejemplo aquellas que tienen relación con otras empresas y logran que su dependencia disminuya, aun así, se ven afectadas por las decisiones que se tomen en la armadora.

4. 4 La flexibilización laboral en el sector automotor de Puebla

A pesar de que ya se ha hecho alusión al tema de la flexibilidad en los apartados previos, este se centra por completo en dicha problemática. La flexibilización laboral ha sido una condición que se extendió por todo el mundo a finales del siglo XX, la industria automotriz y la industria proveedora de autopartes en Puebla también han participado en ello. La flexibilidad está estrechamente ligada con el *outsourcing*, también conocido como subcontratación, terciarización o intermediarismo. En México, de acuerdo con la legislación vigente, este régimen se define así:

> "Es el régimen por medio del cual un patrón denominado contratista ejecuta obras o presta servicios con sus trabajadores bajo su dependencia, a favor de un contratante, persona física o moral, la cual fija las tareas del contratista y lo supervisa en el desarrollo de los servicios o la ejecución de las obras contratadas" (Cámara de diputados, 2021, párr.1).

Esta práctica se usa especialmente para las tareas que no están ligadas con las funciones principales de la empresa, por ejemplo: servicio de limpieza o mantenimiento. La subcontratación se incorporó oficialmente a la Ley Federal de Trabajo a parir del 2012, es entonces cuando las empresas empiezan a terciarizar la contratación de su personal de manera formal, encontrado aquí múltiples beneficios, mientras que los trabajadores, por el contrario, parecían perder derechos laborales de un día para otro. El sector automotor no esperó, y fueron especialmente las proveedoras quienes recurrieron a este tipo de contratación, evitando la contratación directa con los trabajadores; sin embargo, "Estudios señalan que, si bien las empresas se han visto beneficiadas con la implementación de esta práctica, desde el ámbito laboral se observa un detrimento en los derechos de los trabajadores" (Cámara de diputados, 2021, párr. 2).

Bajo este esquema, la trabajadora de una empresa que brinda servicios de lavado y renta de textiles lleva más de tres años laborando con ella en el puesto de coordinadora de procesos y nos comparte que las empresas proveedoras de servicios, para poder participar en las CGV de

proveeduría y en este caso en el sector automotriz, deben cumplir con ciertos requisitos, por ejemplo:

> "En nuestro caso, la empresa de teciarización es la que establece los requisitos, el más básico estar constituidos legalmente como empresa, el más importante cumplir todo en los tiempos que nos solicitan con los estándares de calidad que nos piden" (Coordinadora de procesos de empresa proveedora de servicios de tintorería, 2021).

Por otro lado, y en relación con las contrataciones de los trabajadores que participan en dicha empresa, la misma entrevistada hace los siguientes comentarios:

> "En nuestro caso, la mayoría tenemos contrato por un tiempo determinado, yo lo renuevo cada año" (Coordinadora de procesos de empresa proveedora de servicios de tintorería, 2021).

Al hacer que los trabajadores renueven contratos cada cierto tiempo pierden su antigüedad en la empresa. Además, al preguntar sobre los puntos que se mencionan en el contrato, nos dice lo siguiente:

> "Uno de los que recuerdo en este momento, es que pueden despedirnos en el momento que sea necesario por diferentes causas" "Desde que comenzamos, contratamos un seguro, el que pagamos con nuestro salario, nos descuentan directamente, por lo que no contamos con un seguro médico como tal" (Coordinadora de procesos de empresa proveedora de servicios de tintorería, 2021).

Este tipo de contrataciones permiten que las empresas puedan dar por terminada la relación laboral en el momento que deseen, no brindan ningún tipo de seguro, es más, los trabajadores deben de contratarlo y pagar por él. Por otro lado, una trabajadora que labora en una empresa proveedora señala lo siguiente:

> "Yo entré recientemente. Los contratos son por seis meses, una vez cumplidos, firmas otro igual y específicamente firmas una responsiva por cualquier daño en tu salud. Te advierten que el trabajo es de riesgo y participarás en procesos químicos" (Trabajadora de proveedora dedicada a partes plásticas, 2022).

Este testimonio narra una situación similar, donde a pesar de que el trabajo implica un alto riesgo para la salud, hacen firmar a la trabajadora una responsiva deslindándose de cualquier responsabilidad. Esto es solo muestra de cómo las condiciones de trabajo empeoran cada vez más, asimismo, recordando las cifras que presenta la variable que incluye las contribuciones patronales de seguridad social, se observa una tendencia a la baja, donde las empresas destinan cada vez menos recursos a la seguridad social de sus trabajadores.

Entre otros elementos, comenta un trabajador de una de las grandes proveedoras lo siguiente:

> “Una de las cláusulas que generalmente llama la atención, y en la mayoría de las empresas similares a la nuestra se lleva acabo de la misma forma, es cómo se manejan los horarios y los turnos. La verdad yo ya estoy muy acostumbrado, ya que desde que entré es así, pero a veces la gente se sorprende. Nosotros cambiamos turno cada semana, existe el matutino, vespertino y nocturno, la rotación se da sin fallo y aunque unos lo ven muy pesado, el cuerpo se adapta. Cuando me toca por las noches, duermo todo el día, solo me despierto para comer y después para ir a trabajar, pero ahora ya estoy muy acostumbrado y sé que siempre será así, pienso que el salario lo vale” (Trabajador de línea de producción proveedora dedicada a fabricación de equipo automotriz, 2022).

Este testimonio revela que las jornadas de trabajo son muy pesadas, sobre todo por el tema de la rotación de turnos, inclusive cuando el trabajador atraviesa por el turno nocturno no hace otra cosa más que trabajar y ocupar las horas libres para reponerse.

Estas experiencias de vida solo han dejado al descubierto la precarización laboral y cómo es que la flexibilidad se incrementa cada vez más, en suma, es cada vez más difícil para los trabajadores mantener una conciencia de clase para sí, aunque se reconoce su inconformidad ante por ejemplo; el recorte de salarios y la eliminación de bonos, donde existen estrategias y procesos de articulación dentro de los lugares de trabajo que les permiten resistir de manera menos evidente en la práctica cotidiana.

A continuación, se presentan las variables que se consideran pertinentes para analizar dicha dinámica en Puebla durante el periodo de 2003 al 2018. Una vez más, hay pocos datos para la industria automotriz.

Tabla 4.5. Personal y horas trabajadas de los trabajadores que participan en la fabricación de automóviles y camiones en Puebla de los años 2003, 2008, 2013 y 2008

Variables	Valores absolutos				Tasa de crecimiento promedio anual		
	2003	2008	2013	2018	2008	2013	2018
Personal dependiente de la razón social total	ND	ND	13971	16575	-	-	3%
Propietarios, familiares y otros trabajadores no remunerados	ND	ND	ND	ND	-	-	-
Personal no dependiente de la razón social	ND	ND	1231	1492	-	-	4%
Horas trabajadas por personal ocupado total (miles de horas)	ND	ND	23140	38124	-	-	11%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema Automatizado de Información Censal SAIC 2003, 2008, 2013 y 2018

El primer indicador de la Tabla 4.5 corresponde al personal dependiente de la razón social de la industria automotriz y de autopartes. Este indicador incluye al personal contratado directamente por la empresa, sin importar si es de planta, eventual o no remunerado. En la rama

3361 únicamente hay registro en los últimos dos censos, en 2013 se registran 13,971 trabajadores y en 2018 suman 16,575, con una tasa de crecimiento anual durante este periodo del 3%.

En segundo lugar, está la variable que incluye a propietarios, familiares y otros trabajadores no remunerados. En este caso Puebla no tiene un solo registro para la fabricación de automóviles, ya que es muy difícil imaginar que haya propietario o familiares trabajando directamente en las armadoras.

La tercera variable hace referencia al personal no dependiente de la razón social[28]. La clasificación, al señalar que pertenecen a otra razón social, hace referencia al *outsourcing* o también a aquellos que se emplean por cuenta propia. En Puebla, una vez más no hay registro para 2003 y 2008, sino hasta el censo de 2013 con 1,231 personas y para 2018 se observa un ligero aumento con 1,492, con una tasa de crecimiento promedio anual del 4%. Por lo que se observa que las armadoras sí practican la subcontratación con la que cubren una buena parte de la jornada laboral de la unidad económica, una tercera parte.

La cuarta variable refleja las horas trabajadas por personal ocupado, en 2013 se contabiliza un total de 23,140 y para 2018 alcanza un total de 38,124 horas con una tasa de crecimiento promedio anual al 2018 del 11%. A pesar de que también aumenta el número de trabajadores, el incremento en horas trabajadas en solo 5 años fue considerable.

En se seguida, se presenta la Tabla 4.6 con las mismas variables anteriores, pero en este caso incluye al personal que labora en las unidades económicas dedicadas a la fabricación de autopartes.

[28] "Todas las personas que trabajaron para la unidad económica durante el periodo de referencia, pero que dependían contractualmente de otra razón social o laboraron por cuenta propia para la unidad económica y realizaron labores ligadas con la prestación de servicios, producción, comercialización, administración y contabilidad, entre otras, cubriendo como mínimo una tercera parte de la jornada laboral de la unidad económica" (SAIC, 2018).

Tabla 4.6 Personal y horas trabajadas de los trabajadores que participan en la fabricación de partes para vehículos automotores en Puebla de los años 2003, 2008, 2013 y 2008

Variables	Valores absolutos				Tasa de crecimiento promedio anual		
	2003	2008	2013	2018	2008	2013	2018
Personal dependiente de la razón social total	10422	15581	12812	23933	8%	-4%	13%
Propietarios, familiares y otros trabajadores no remunerados	21	26	22	28	4%	-3%	5%
Personal no dependiente de la razón social total	3048	6637	11134	14062	17%	11%	5%
Horas trabajadas por personal ocupado total (miles de horas)	31923	50153	55522	90090	9%	2%	10%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema Automatizado de Información Censal SAIC 2003, 2008, 2013 Y 2018.

En la Tabla 4.6 la primera variable que incluye el personal dependiente de la razón social total muestra en 2003 un conteo de 10,422 personas, en 2008 se registran 15,581 con una tasa de crecimiento promedio anual del 8%, en 2013 suman 12,812, el número desciende en este censo y para 2018 se incrementa considerablemente esta cifra con un total de 23,933, con una tasa de crecimiento anual promedio del 13%. En este caso llama la atención lo siguiente, de 2003 a 2008 hay un incremento considerable en las empresas dedicadas de autopartes justo antes de que se dieran la formalización de *outsourcing*, del 2008 al 2013, justo tras la aceptación de la subcontratación hay un decremento de trabajadores con una tasa promedio anual negativa del -4%.

Con respecto a la segunda variable, en 2003 hay un registro de 21 personas y para 2018 se registraron un total de 28, con una tasa de crecimiento promedio anual en el de 2018 del 5%. Esto significa que las empresas dedicadas a la fabricación de piezas automotrices, a pesar de que son pocas las personas que integran a esta variable sí cuentan con características distintas y en este caso albergan a propietarios y familiares. Además, llama la atención que para la industria automotriz no hay un solo dato de ello.

La tercera variable, personal no dependiente de la razón social, registra en 2003 un total de 3,048 trabajadores y para 2018 tiene un aumento considerable con un registro de 14,062 trabajadores. Lo que sugiere que durante el periodo de quince años el crecimiento del *outsourcing* fue demasiado grande, con una tasa de crecimiento promedio anual para el periodo de 2008 del 17%, en 2013 del 11% y en 2018 del 5%.

El cuarto y último indicador que presenta las horas trabajadas por personal ocupado, donde si se comparan entre una y otra rama la diferencia es significativa y esto se explica por el número de trabajadores que participan entre una y otra. En 2003 existe un registro de 31,923 horas, con un incremento constante en cada censo llega en 2018 a 90,090. Con una tasa de crecimiento promedio anual al 2008 del 9%, al 2013 del 2% y al 2018 del 10%, donde hasta antes de la pandemia las horas trabajadas solo iban en ascenso, la producción parecía no detenerse y solo buscaba crecer. Al menos este indicador nos demuestra que así era.

Una vez presentada la dinámica de algunas importantes variables con cifras previas a la pandemia, se continua con el análisis de lo que ha sucedido durante la misma y los efectos post-pandemia en las condiciones laborales.

Durante el 2020, justo cuando se confirma la pandemia por el virus SAR-COV2, en México se está buscando reducir o eliminar la subcontratación bajo una nueva reforma laboral. No obstante, las empresas del ámbito automotriz buscan un aplazamiento de uno a dos años para llevar a cabo ese proceso, con la justificación de que, ante la pandemia, los cambios y las caídas en las ventas necesitan tiempo para regularizarse, además de que sus presupuestos ya están establecidos. Oscar Albín, presidente de la Industria Nacional de Autopartes mencionó:

> "Estamos pidiendo una ventana de tiempo de un año porque cambiar los esquemas de contratación tiene una afectación directa en la planeación estratégica de las empresas. Todas ya tienen sus presupuestos para el siguiente año y hacer un cambio de este tipo a medio año va a implicar rehacerlo todo" (Expansión, 2020, párr.3)

Las empresas que ejercen esta práctica buscan que no se elimine, más bien que se reforme y se regule, ya que este esquema les ha resultado sumamente útil. Señalan que “El ensamble de vehículos ocupa en buena medida el esquema de subcontratación como una herramienta para tener competitividad. No es que se evadan impuestos, lo que buscamos son formas más eficientes de producir” (Expansión, 2020, párr.7)

Por otro lado, al volver a las actividades en la ensambladora cambió la dinámica organizativa pues disminuyeron las horas de trabajo, además de que hubo una baja en los salarios de los trabajadores, ya que, al no laborarse las jornadas completas, el salario ahora iba en relación con las horas trabajadas. Sobre esto se comenta lo siguiente:

> “Nuestras jornadas laborales pueden ser modificadas, por ejemplo, pasar de 8 horas a 6 horas o inclusive 4 horas, en el momento que la planta lo disponga y casi sin previo aviso. Esto implica que nuestros salarios también se ven afectados” (Trabajadora de línea de producción de la armadora, 2022).

En este caso las jornadas se reducen sin previo aviso, pueden recortarse incluso hasta la mitad de tiempo, lo que se traduce en el recorte de salario de los trabajadores quienes no tienen otra alternativa más que adaptarse a ello. Otro trabajador del área de ensamble, al preguntar sobre las inconformidades o quejas por parte de él o de sus compañeros de trabajo, menciona:

> “Siempre hay quejas, eso siempre pasa. Antes de la pandemia que si el salario, que si las horas trabajadas, que si las cargas de trabajo… Y ahorita es mucho por el recorte en nuestro salario y porque, aunque el trabajo desde casa para algunos continúe, es complicado porque hay juntas todo el tiempo y a veces hasta trabajamos más horas de las que trabajaríamos si estuviésemos en planta. Y nos rompe mucho las actividades fuera del trabajo, es muy complicado lidiar con ello” (Trabajador del área de ensamble de la armadora, 2022)

Este último comentario, hace énfasis en el hecho de que el trabajo en casa no resulta nada fácil, que rompe con las actividades de la vida diaria y que inclusive trabajan más cuando trabajan desde casa ya que hay juntas y reuniones todo el tiempo. Además, no se puede dejar de lado que el trabajador cuando labora de esta forma absorbe todos los costos, como por ejemplo el pago de luz o internet.

Por otra parte, con respecto a los trabajadores que participan en las empresas proveedoras, antes de la pandemia algunos contaban con bonos mensuales, dependiendo de sus méritos y se les subsidiaban los gastos de transporte, sin embargo, a raíz de las condiciones y restricciones a sus actividades en México se han eliminado por completo estas aportaciones. Entre las acciones más drásticas y preocupantes derivadas de la pandemia se encuentran los despidos que se dieron a partir de dar de baja a los trabajadores sin previo aviso, esto debido a que las proveedoras no pudieron sostener los salarios a pesar de que se disminuían las horas de trabajo.

Las circunstancias no han sido las mismas para la armadora en relación con las proveedoras y lo mismo sucede con las condiciones de trabajo. Todos los trabajadores no han atravesado por las mismas situaciones, por lo que resulta conveniente incluir los testimonios tanto de trabajadores de la planta armadora como de las proveedoras para analizar, a través de sus palabras, lo que sucedía y cómo esto les afectó. Entre los comentarios destacan los siguientes, el primero es de una trabajadora que se entrevistó durante la pandemia y se le preguntó sobre el inicio de la pandemia cuando pararon por completo.

> “Considero que fue el momento más crítico y de mayor incertidumbre. Había muchos rumores, no se sabía por cuanto tiempo (se mantendría el paro) o si los despidos llegarían en cualquier momento. La verdad no podíamos hacer nada más que esperar, pero el estrés fue mucho, entendíamos que la producción estaba detenida” (Coordinadora de procesos de empresa proveedora de servicios de tintorería, 2021).

Esta trabajadora narra que la incertidumbre era demasiada, no sabían lo que ocurriría y se vivía con el temor del despido sin saber cuándo regresarían ni en qué condiciones. Por su parte, un trabajador que participa como chofer en una empresa de servicios comenta:

> “Al comienzo, hace un año, todos estábamos muy preocupados cuando se detuvo toda actividad. En nuestro caso, siguió nuestro pago por las semanas que paramos, pero se decía que si tardaba más comenzarían los despidos. Afortunadamente no fue así y en cuanto regresamos, a pesar de que había un poco menos de trabajo, cubríamos nuestros turnos en tiempo normal por lo que no nos descontaron. Lo que sí, nos quitaron todos nuestros bonos, hasta el día de hoy no han regresado y creemos que ya no nos los darán. Aun así, nos consideramos afortunados por tener trabajo en estos tiempos tan difíciles... Algunos de los cambios que se realizaron en las empresas fueron las medidas de higiene, son estrictos desde que regresamos hasta ahora, siempre con cubrebocas mientras repartimos y dentro de la empresa nos piden (usar) gafas o caretas” (Chofer de empresa proveedora de servicios de paquetería, 2021).

Este trabajador cuenta que en su caso también había mucha incertidumbre y preocupación al no saber qué pasaría o en cuánto tiempo se regularizaría la producción. Sin embargo, a pesar de todo no se les descontó, sí se eliminaron los bonos, situación que hasta la entrevista a pesar de ya haber pasado algún tiempo no podía regularizarse inclusive se cree que ya no regresarían.

El tema de la pandemia no solo incide en un sentido económico, sino que además la degradación del trabajo es inminente. La salud de los trabajadores se ha visto amenazada no únicamente por el virus SARS-COV2, sino que se ven afectados por las condiciones laborales lo que conlleva a disminuir su bienestar físico y mental. Sin embargo, no todos los trabajadores han a travesado las mismas condiciones, las relaciones desiguales entre empresas una vez más se hacen presentes, ya que los que trabajan en las proveedoras se han llevado la peor parte. Han pasado por más incertidumbre, han perdido prestaciones y hubo despidos, esto sin omitir que los de la armadora tampoco la han pasado nada bien, desde el “home office”, con el recorte de sus jornadas de trabajo bajo los paros técnicos y sus reducciones salariales.

Si bien la investigación no se centra en el tema de las huelgas ya que desde el planteamiento de los objetivos y las herramientas metodológicas se considera que el alcance no lo permite, es importante mencionar que se hace referencia a ellas con la idea de reforzar el contexto de lo que ha sucedido en el entorno de los trabajadores. Tras la pandemia, por

cuestiones principalmente salariales los trabajadores de la ensambladora estuvieron a punto de irse a huelga, aunque finalmente y después de numerosas negociaciones esto no ocurrió. Como antecedente, entre las huelgas que sí se han levantado en la historia reciente de la armadora está la de 2010, donde después de no alcanzar un acuerdo con los trabajadores que exigían en un primer momento un 8% en el aumento salarial, al no obtener una respuesta satisfactoria, bajaron su exigencia hasta un 3%, pero la ensambladora ofrecía únicamente un aumento salarial del 1%, por lo que las banderas rojinegras fueron alzadas dentro de la planta. Inclusive se amenazó con dejar de producir 1,520 autos diarios, más de 9000 trabajadores se vieron afectados por esta situación.

A ese movimiento, se le suma la huelga de 2015 que se dio por el mismo tema, el aumento salarial. La armadora argumentaba que sus ventas iban a la baja y no podía conceder el aumento solicitado dado que mantenía puestos de trabajo que ya no eran necesarios en pro de evitar el despido del personal; la huelga dejó por un momento sin sueldo a más de 14 mil trabajadores (Noroeste, 2014). En septiembre de 2022, tras la pandemia ocurre un suceso similar sin llegar a huelga, donde los trabajadores exigían un aumento salarial que en un primer momento era de más del 15%; al final, tras dos negativas que llevaron a negociaciones y momentos de tensión, aceptaron un alza del 9%, lo que equivale a un 9% al salario y 2% a prestaciones con más de 4000 votos a favor, donde los salarios van de los 15 a los 48 dólares diarios (Forbes, 2022). Esta situación fue calificada como riesgosa para la economía e incluso el Gobernador del Estado estuvo dispuesto a participar como intermediario (El Financiero, 2022). Entre los comentarios de una de las trabajadoras al respecto se destaca el siguiente:

> "Con el tema de la huelga hubo bastante incertidumbre. Al final se resolvía un incremento del 9%, y sinceramente para la mayoría de nosotros eso está muy bien, está por encima del de la mayoría de las empresas. Lo malo es que, con el tema del paro, eso no se ve tan reflejado en nuestros salarios por el recorte tan drástico que tenemos en nuestras horas trabajadas." (Trabajadora de línea de producción de la armadora, 2022)

A pesar de la situación que comenta la trabajadora y de que actualmente ese incremento no se refleja del todo en sus ingresos totales debido a los recortes en la jornada, las huelgas y los movimientos obreros han resultado útiles para favorecer las condiciones de los trabajadores. Sin embargo, quienes laboran en las proveedoras difícilmente pueden realizar este tipo de movimientos por la falta de organización y también de sindicatos.

En ese contexto, se observa que la flexibilización parece alcanzar un grado mayor, se puede argumentar una hiper-flexibilización que los trabajadores de la planta armadora y trabajadores de las proveedoras experimentan de diferentes formas, pero en ambos casos está presente. En los primeros, las condiciones laborales han propiciado la reducción de horas en sus jornadas, pero de igual forma esto ocasiona que su salario disminuya, hoy en día parecen casi acostumbrados a dicha situación. Por su parte, los trabajadores de las proveedoras han pasado por incertidumbre al no saber si serían despedidos. Con respecto a sus prestaciones laborales, han perdido tras la pandemia los bonos o pagos extras que recibían, por ejemplo, el de puntualidad, sin vísperas de ser restituidos. El *outsourcing* continúa, pues las empresas al obtener grandes beneficios a través de su práctica la defienden y únicamente están dispuestos aceptar su regulación más no su eliminación. Recordando en este momento, que el sistema toyotista tienen como cualidad para el sistema capitalista dar salida a las problemáticas que se presentan ante diferentes circunstancias en la producción, además, como mencionó Arrighi ha proporcionado a las empresas que trabajan bajo los elementos centrales de este modelo, la capacidad de aprovecharse de las discriminaciones salariales y no salariales para salir a flote ante las adversidades, justo como sucede en el entorno durante y post-pandemia.

4. 5 Empresa capitalista post-pandemia: Industria automotriz y de autopartes en Puebla

En el tercer capítulo, se exponían los casos del fordismo y del toyotismo como modelos adoptados por empresas líderes en el sentido de que su funcionamiento favorece a la dinámica de acumulación al grado que son ampliamente replicados y, más tarde ante límites, como los momentos de crisis, o en este caso la pandemia, implican la necesidad de incorporar transformaciones importantes en la dinámica organizativa de dichas agencias capitalistas. Las armadoras automotrices y las empresas de autopartes han resultado el ejemplo perfecto para analizar toda esta situación.

Durante el siglo XX se observaron transformaciones relevantes, como lo fueron en el fordismo la producción en masa y en el toyotismo la modularización. A diferencia de aquella empresa multidepartamental que se gestaba al inicio del siglo XX en Estados Unidos y que para tener control sobre el suministro de insumos y la salida de las mercancías producidas asumió los costos de transacción entre los distintos momentos del ciclo de la producción y de la distribución de mercancías, en el toyotismo la gran empresa no se hace responsable por aquellos

costos de fabricación de componentes, de insumos o de distintos servicios requeridos en el proceso productivo y, por supuesto, tampoco lo hacen por su funcionamiento ni por sus trabajadores. En esta externalización de costos de transacción, sin embargo, las empresas que hoy lideran la cadena de valor siguen controlando el que se cumplan en tiempo y forma las entregas de suministros y la salida de mercancías a partir de imponer condiciones, dictar órdenes y tomar decisiones importantes para el conjunto del eslabonamiento.

Con respecto a la externalización de los costos de trabajo, la flexibilización incorpora un elemento relativamente nuevo, el *outsourcing*, donde participa una empresa intermediaria para la contratación de trabajadores. Los efectos de esta modalidad de gestión del trabajo han sido la pérdida de derechos laborales, con contrataciones a corto plazo sin generar antigüedad y prestaciones sumamente limitadas. A pesar de que se han hecho estas observaciones en distintos espacios y de que en algún momento parecía que buscaba eliminarse esta práctica por parte del actual gobierno en México, lo que en realidad se hecho es regularizarla sin afectar de manera real a la mayoría de las empresas que han sido beneficiadas por esta. Pero ¿qué transformaciones surgen en la empresa ante la llegada de la pandemia y los efectos post-pandemia?

Tras analizar el caso de la armadora y las proveedoras poblanas, observamos cambios importantes en el modelo productivo, una vez que se detuvo la producción y se dio el primer paro quedó marcado el precedente de lo que vendría después. Los paros técnicos no se detienen hasta hoy en día, en 2022 y tras dos años del inicio de la pandemia, parece que ha resultado como una medida estratégica para producir únicamente lo necesario ante los suministros que se tengan en existencia. Además, se busca tampoco exceder el stock de automóviles en fábrica, ya que, si hay un excedente y no se puede concluir el auto por la falta de algún componente, se detiene la producción por un par de semanas. Esta situación ha dado como resultado la reducción de las horas de trabajo, lo que esto se traduce en la reducción de los salarios y con ellos de los costos de producción, estos paros técnicos y su uso cotidiano resultan nuevos y parece ser que se han adaptado a las necesidades de las grandes empresas.

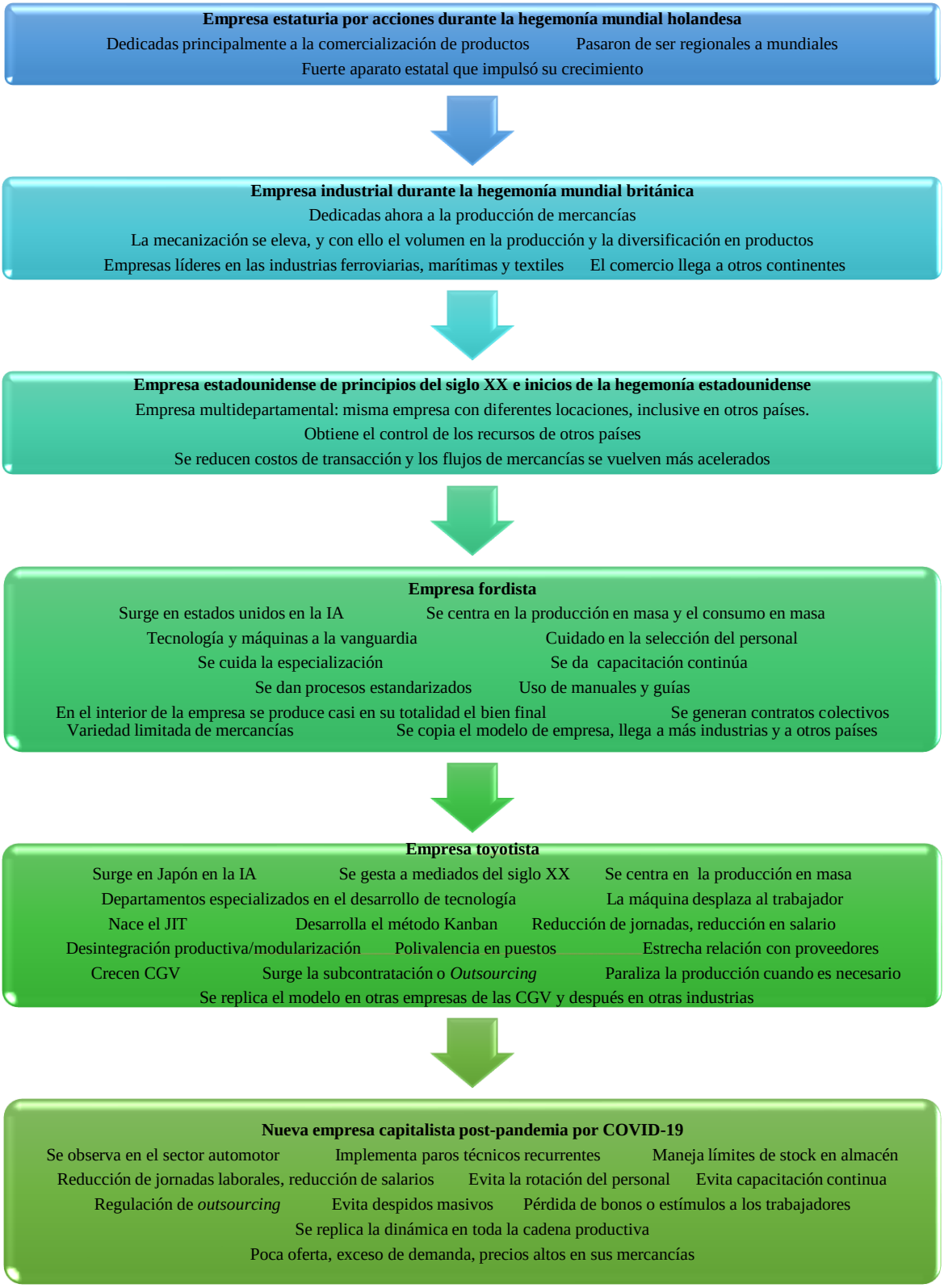
Además, estas empresas ya no tienen que despedir a los trabajadores, situación que antes se observaba con frecuencia, lo que provocaba recontratar y capacitar nuevamente; ahora simplemente se reducen las jornadas laborales de 8 a 6 o hasta 4 horas por día. Estas medidas son tomadas por periodos de tiempo que van de 2 a 3 semanas hasta que se estabilice la

producción y cuando es necesario se implementan nuevamente. Esto nos podría estar hablando, como ya se mencionó en el apartado previo, de una hiperflexibilización laboral. Si bien este término no es nuevo en el sentido de que existen autores quienes lo abordan, pero con una idea completamente diferente a la que se argumenta en esta investigación. En otras interpretaciones, como la de Hoffower y Kaplan (2021), se menciona que podría hablarse de una economía hiperflexible haciendo referencia a trabajos remotos, que ya no necesitan a los trabajadores directamente en los puestos de trabajo, con horarios flexibles, con la opción de tener más de un trabajo, donde aparentemente el trabajado establece sus propios términos. Sin embargo, esta visión presenta a la hiperflexibilización desde una visión idealizada, sin observar que simplemente no todos los puestos de trabajo se podrían adaptar a ello como son los que participan directamente en la línea de producción.

En esta investigación se observa que las dinámicas en las condiciones laborales ya difíciles y complejas para los trabajadores desde la expansión del toyotismo a escala mundial, debido a la incorporación de modalidades específicas de gestión del trabajo como el *outsourcing*, en el contexto de pandemia y post-pandemia empeoran cada vez más. En este se pierden más derechos y, por ejemplo, aquellos trabajadores quienes recibían bonos e incentivos por puntualidad o productividad aun no regresan, por otro lado, la regulación de las jornadas laborales no parece ser próxima y los salarios se han reducido sin vísperas de mejora. Por tal motivo, en este caso se podría estar hablando de una hiperflexibilización que, además, a los ojos de los trabajadores parecen condiciones casi naturales ante el escenario que se atraviesa, cuando la realidad muestra que las condiciones se están precarizando cada vez más.

En el siguiente diagrama se mencionan de manera puntual los rasgos de las empresas a lo largo del tiempo y como han dado salida a los problemas que se encuentran en la producción ante diferentes sucesos, poniendo énfasis en las estrategias que desarrollan en un contexto como el de la crisis post-pandemia.

Figura 4.4. Diagrama de las principales características de las empresas.



Fuente: Elaboración propia (2022)

En el diagrama previo se presentan los rasgos de las empresas que se han analizado a lo largo de esta investigación y que, además, han destacado por sus innovaciones y su expansión como formas organizativas que lideran la dinámica de acumulación de la economía mundial y en distintos momentos de desarrollo de esta. En primer lugar, se encuentra la empresa estatutaria por acciones, su apogeo se observa durante la hegemonía mundial holandesa y estaba principalmente enfocada a la comercialización de productos más que en su producción, su crecimiento fue tan grande que pasaron de ser regionales a mundiales y el estado tuvo un papel importante en este desarrollo. Su característica innovadora fue la internalización de los costos de protección de sus actividades mercantiles.

En segundo lugar, se ubican las empresas industriales que crecen durante la hegemonía mundial británica centradas en producir mercancías, esto implicó que la mecanización se elevara, y con ello el volumen y la diversificación crecieran. Las industrias que destacaron fueron las ferroviarias, marítimas y textiles innovando en un proceso de internalización de los costos de producción.

En tercer lugar, están las empresas estadounidenses de principios del siglo XX, esta empresa da un salto importante proponiendo la organización multidepartamental, lo que implicaba que la empresa ahora tiene diferentes locaciones en el país o inclusive en otros países. Su carácter novedoso se encontró en el proceso de internalización de los costos de transacción generando que los flujos de producción y circulación de mercancías se volvieran más acelerados. Este tipo de empresa fue pionera en su dinámica al encontrar múltiples beneficios que no solo residían en ubicarse en distintas locaciones, sino que además logró la apropiación de recursos de otros países, por lo que las grandes empresas en lo sucesivo retomaron esta práctica y la reprodujeron, añadiendo más elementos.

En cuarto lugar, y quinto lugar se presentan dos empresas icónicas en el ramo automotriz en el siglo XX. La empresa fordista, centrada en la producción y el consumo en masa, fue la primera de ellas. La tecnificación jugó un papel destacable ante esta situación, en ella se cuida la especialización y la selección del personal. El trabajador tenía que ser en la medida de lo posible el ideal para el puesto, se da capacitación continúa, se generan procesos estandarizados y se implementa el uso de manuales, se produce casi en su totalidad el bien final. El impacto de

su estructura es tan grande y exitoso en términos productivo que su modelo se reproduce en otras industrias hasta llegar a otros países.

La empresa toyotista destaca después con su gestación a mediados del siglo XX, su consolidación se da en Japón para después crecer por todo el continente asiático hasta llegar así a Estados Unidos y después prácticamente a todo el mundo. Esta empresa se distingue por generar una producción en masa, contar con departamentos especializados en el desarrollo y gestión tecnológica a tal grado que la máquina desplaza a una cantidad importante de trabajadores. Nace el JIT y el método "Kanban", se promueve la desintegración productiva donde los proveedores son fundamentales y por lo tanto van de la mano con el crecimiento de las CGV. Es importante mencionar que de las modalidades de empresas que hasta ahora se mencionan surgen hibridaciones, aquellas que por ejemplos retoman rasgos de esa empresa norteamericana de principios del siglo XX con el fordismo, otras del fordismo y toyotismo, etc.

Por último, se habla de una nueva empresa capitalista post-pandemia en el siglo XXI que se manifiesta en el sector automotor. Dentro de ella se observa poca rotación del personal, poca capacitación, elimina bonos o estímulos a los trabajadores, implementa paros técnicos de manera recurrente, reduce jornadas laborales, en consecuencia, reduce salarios y evita despidos, todo esto con la idea de disminuir los costos en la producción, ya que por ejemplo al no despedir a sus trabajadores, evita recontrataciones y nuevas capacitaciones. En suma, maneja límites de stock, genera poca oferta y cuenta con un exceso de demanda en el mercado, por lo que los precios de sus mercancías son muy elevados y, al ser el *outsourcing* parte fundamental del funcionamiento de la empresa, no están dispuestas a eliminarlo.

Esta empresa capitalista externaliza costes de transacción y sigue controlando tiempos y entregas, pero también realiza ajustes continuos y oscilantes en la jornada de trabajo y en los salarios. Es importante mencionar que las empresas dentro de las CGV pueden contar con varios de estos elementos, ya que poco a poco se van replicando en las empresas, ya que como se observó antes en medida del "éxito" obtenido, se reproducen en otras empresas y otras industrias.

Se considera que el clúster automotriz establecido en Puebla es una clara expresión de estas adaptaciones. Existen beneficios diferenciados de estas innovaciones al interior de la

cadena de valor, siendo mayores para quien la encabeza, la gran ensambladora, y menores para quienes se ajustan a las decisiones de ésta, es decir, las empresas proveedoras. La dinámica de las relaciones entre ambas industrias posee rasgos de dos de los modelos más dominantes en la producción del siglo XX; el fordismo y el toyotismo, por lo que se observa una hibridación con predominancia de las características del segundo.

Lo anterior surge durante la consolidación y crecimiento del encadenamiento del clúster en la ciudad, ya que desde el comienzo se le proporcionaron las condiciones necesarias para su funcionamiento, además, el discurso que se manejó desde el inicio era en pro del desarrollo de la región, donde se crearían un gran número de empleos por medio de la industrialización de la zona. En suma, las empresas nacionales, las proveedoras también se verían beneficiadas al participar con la armadora, sin embargo, no ha sido así, por el contrario, se ha construido a partir de relaciones de subordinación entre empresas.

Finalmente, Puebla en el actual entorno post-pandemia es un referente de la dinámica de la nueva empresa capitalista que se trasforma durante y después de la pandemia: la que implementa paros técnicos recurrentes, maneja límites de stock en sus almacenes, la que reduce jornadas laborales pero que también reduce salarios, la que no despide por evitar recontrataciones y nuevas capacitaciones que implican gastos para la empresa, la que elimina bonos y estímulos a sus trabajadores. Sin embargo, a pesar de que estos elementos se reproducen en toda la cadena, es cierto que las relaciones desiguales entre empresas también continúan y se profundizan, donde la armadora ejerce una gran presión sobre las proveedoras.

Conclusiones Capítulo 4

Desde la llegada de la armadora, se observan relaciones desiguales entre las empresas, la ensambladora fue aquella que marcó los requisitos específicos para establecer los vínculos con las proveedoras, como el ubicarse cerca de ella, cumplir con estándares de calidad y entregas justo a tiempo. De no ser así, las penalizaciones son muy elevadas, por lo que las proveedoras, sin importar el tamaño de estas, se ven obligadas a cumplir con dichos requerimientos.

Hoy en día la pandemia ha traído consigo fenómenos inesperados para la relación entre la ensambladora y las proveedoras, un cierre casi en su totalidad de la producción que, aunque fue relativamente por poco tiempo, implicó cambios importantes en el modelo productivo. Al

inicio de la pandemia, cuando varias ramas de la producción se detuvieron por completo, la industria automotriz no fue la excepción, y aunque también fue de las primeras en regresar no de la misma forma. Además, al verse afectada la cadena de suministros por la escasez de estos, donde a pesar del tiempo transcurrido esta situación no ha podido estabilizarse, los paros han continuado, la hiper-flexibilización no se detiene. Lo que lleva a sugerir que esta dinámica perdurará por muchos años más, como ha sucedido antes en la historia ante las transformaciones que les vienen bien a las necesidades del capital.

Recordemos que el modelo toyotista fue el primero que de cierta forma pudo contrarrestar los efectos de la crisis de los años setenta, ya que, si bien no podía incidir en lo que pasaba fuera de la fábrica, sí podía hacerlo en lo que pasaba dentro. Así que redujo los costos productivos paralizando la producción, lo que evitaba que hubiese un exceso de producción y que no se vendiera. Desde ese momento, si se reducían las horas en la jornada laboral se disminuía el salario, a pesar de que fue una práctica que perduró en el tiempo, no era del todo recurrente. Parece que la industria automotriz nuevamente ha sido la esfera desde la que se propone una "solución" para no sufrir grandes pérdidas ante desestabilización que causó la pandemia por el paro y posteriormente ante la escasez de componentes. Esta solución se presentó primero como una imposición ante el cierre de la producción, medida obligatoria que implementó el gobierno y después como una alternativa, los paros han significado mucho más para la producción de lo que parecen. La VW hoy usa los paros técnicos como una práctica común que se implementa por dos o tres semanas, regresan a la producción regular hasta que hay un exceso de stock o no hay componentes para continuar con su producción y regresan al paro técnico, afectando a la mayoría de sus trabajadores. Los paros técnicos se pueden traducir en una disminución en los salarios, lo que reduce en un gran porcentaje de los costos de la producción, pues se han vuelto tan recurrentes que no parece que pronto vayan a desaparecer, por el contrario, se acercan cada vez más a ser una práctica cotidiana. Además, esto contribuye a regular su producción y prácticamente tener asegurado el 100% de sus ventas, ya que hay poca oferta y los clientes inclusive esperan por meses para recibir sus unidades.

Si recordamos el término de "cadenas globales de pobreza" propuesto por Benjamin Sewlyn y analizado en el capítulo 2, parece ser totalmente pertinente para un caso como el del clúster automotriz de Puebla, donde la subordinación entre las empresas participantes es

evidente. Las grandes armadoras, a pesar de que llegan a países ajenos a su capital de origen, como VW, al encontrarse en lo más alto de la cadena productiva deciden quién participa y quién no, así como las condiciones en que las empresas proveedoras pueden y deben de hacerlo. Al encontrar hoy en día un número de empresas que desean entablar contratos con ellas, pueden decidir entre todas ellas cuáles lo harán manifestándoles las condiciones que deben de cumplir. Ante la pandemia, las proveedoras resultan más vulnerables, ya que quien decide con quién, cómo y cuándo trabajar es la armadora, misma que incluso les ha retrasado pagos sin dejarles más opción que esperar.

El fordismo, el toyotismo y las transformaciones que se han dado a lo largo de la historia dejan claro que funcionan para atender a las necesidades y límites del capital. En el caso de la armadora y las proveedoras de Puebla manifiestan que no les importa el deterioro de la salud de los trabajadores, empeorando cada vez más las condiciones de trabajo. El fordismo vio al trabajador como una herramienta más dentro de la fábrica, el toyotismo flexibilizó las condiciones e impulsó el *outsourcing* y hoy en día, tras la pandemia, se pierden más de los beneficios que el trabajador había ganado, se reducen jornadas laborales y por lo tanto los salarios también. A pesar de todo lo que se enuncia, a los trabajadores les resulta como algo "normal", el daño a la salud y la reducción del ingreso, sin embargo, no puede ser considerado como algo natural, aunque para el sistema capitalista así lo parezca. Por tal motivo, el término de cadenas globales de pobreza encaja muy bien en el estudio de caso, a pesar de que aquí no se intensifican ni se alargan las jornadas laborales, sino que se reducen, esto contribuye a cumplir con los objetivos de la planta actualmente, que como se ha mencionado son, reducir costos, no sobrepasar stocks y reducir salarios.

Por otro lado, el gobierno mexicano desde el comienzo propició las condiciones para que la ensambladora se estableciera en Puebla, tras pasar los años ha brindado los recursos necesarios para construir vías de comunicación que faciliten el traslado de mercancía y recientemente cedió ante la presión norteamericanas de la IA para reabrir la ensambladora. Además, no hay referencia alguna de que intente regular el tema del paro técnico o la eliminación de bonos en las empresas proveedoras. Con respecto al *outsourcing*, más que eliminarlo, ha intentado que todos aquellos que lleven a cabo esta práctica estén regulados como una estrategia puramente fiscal.

Lo que sucede en Puebla no es un caso aislado, por el contrario, son formas que se replican en todo el mundo, como el caso de Suzuki en India, con sus particularidades y sus propias problemáticas, pero la dinámica que manejan es muy similar. Esto se explica porque claramente el discurso dominante que ha impulsado este tipo de organización y desarrollo económico que genera relaciones desiguales entre empresas y las condiciones de trabajo esconden formas de explotación e hiper-flexibilización, que ante los ojos del capitalismo actual aparecen como dinámicas naturales.

Finalmente, respecto a las proveedoras, el análisis cuantitativo de esta investigación nos deja claro que el aporte que realizan, por ejemplo, en la generación de empleo o en la producción bruta total supera a las armadoras. Por el papel que desempeñan en la CGV estas son muy importantes, sin ellas no solo sería imposible terminar el ciclo productivo, sino que además, contribuyen de otras maneras, sin embargo esto no parece ser una factor que contribuya a disminuir las relaciones desiguales, ya que las armadoras, son las que continúan tomando las decisiones más importantes al interior del eslabonamiento.

CONCLUSIONES TESIS

Este trabajo de investigación ha dado como resultado una serie de conclusiones que se enuncian a continuación. En primer lugar, después de analizar los CSA y las crisis, se han observado a lo largo de la historia múltiples trasformaciones de las formas o modelos productivos, a pesar de que los cambios son considerables, no se da un cambio total, es decir, no es que se superen del todo las dinámicas del ciclo anterior, sino que algunas prevalecen, otras se adaptan y existen aquellas que se presentan como innovaciones. En todos esos ajustes, el elemento central y el porqué del cambio reside en buscar dar salida a los límites que manifiesta el capital ante los contextos de crisis.

Con respecto a los modelos productivos dominantes del siglo XX como el fordismo y el toyotismo, en conjunto con las dinámicas de las CGV y la logística, de acuerdo con casos como el de FIAT en Italia, el de Suzuki de la India y en particular con el caso de estudio de las proveedoras y la ensambladora en Puebla, se observa que la dinámica productiva actual arrastró principalmente los rasgos del toyotismo. Este modelo ha permeado por el mundo bajo el discurso de gobiernos y organismos internacionales en pro del desarrollo y el escalamiento social, especialmente de países subdesarrollados como lo es México, transformando las formas productivas, las condiciones laborales, los espacios geográficos y hasta las formas de vida de los habitantes de regiones enteras. Se observa que estos cambios han sido en su mayoría negativos, ya que todo se adecua a las necesidades del capital, de las empresas y de la producción, pero lamentablemente no a las de los trabajadores ni de los habitantes de esas regiones. Es más, se puede decir que, estos modelos organizativos han logado adaptar el perfil del trabajador, el que se necesita para el momento y las circunstancias por las que atraviesan, así como la empresa se va transformando, el trabajador también lo ha hecho, cambia y se ajusta a las necesidades de la logística del capital.

Además, se observa que las empresas que encabezan las CGV, en este caso las armadoras, han buscado establecerse en países subdesarrollados, ya que han obtenido de ellos un sinfín de beneficios, entre los que destacan una gran cantidad de trabajadores, salarios bajos, personas capacitadas, y, en suma, regiones enteras se adapta a ellas, modificando espacios, brindando todos los servicios necesarios.

En relación con el tema de los trabajadores, a pesar de que en algunos momentos han ganado fuerza, por ejemplo, a través de las huelgas y con ello han logrado obtener beneficios como el incremento de sus salarios, la realidad es que con el paso de los años han ido perdiendo cada vez más derechos, prestaciones, así como oportunidades de manifestar sus inconformidades. Además, la pandemia por la COVID-19 ha obligado a replantear el modelo productivo actual y ha traído consigo un sinfín de cambios, donde los trabajadores de ambos sectores se han visto afectados. De manera previa a la pandemia había circunstancias que se cuestionaban, durante y después, las condiciones se han precarizado aún más. Hoy en día con la reducción del tiempo en las jornadas laborales, se reducen los salarios, y, a través de las entrevistas, se ha podido observar como es que han perdido otras prestaciones sin vísperas de recuperarlas. Se observa, a través de los testimonios, una suerte de aceptación de las condiciones laborales que hoy enfrentan los trabajadores, no obstante, se reconoce que seguramente existen estrategias que les permiten resistir de manera más velada o menos evidente y que por el alcance de este trabajo no logran evidenciarse. Sin embargo, se considera que precisamente en ese tipo de prácticas se encuentra la semilla para poder entender la emergencia de otros procesos de confrontación abierta, como lo son las huelgas. Si bien estas últimas por ahora se presentan con cada vez menos frecuencia en las ensambladoras o son inexistentes en las empresas de proveeduría, se trata de estrategias de disputa que históricamente han abrazado los trabajadores y a las que seguramente no están dispuestos a renunciar, mucho menos en este contexto. Si bien en esta investigación no se profundiza en este tipo de dinámicas ni estrategias de resistencia, no se niegan, por el contrario, se reconocen y se asumen como parte importantes de los trabajadores, esta situación se puede plantear como una línea de investigación a futuro.

Por otro lado, particularmente en el tema de las empresas que participan en proveeduría, el sector automotor ha sido el escenario perfecto para llegar a la conclusión de que este sistema de suministros ya no solo es de piezas de autopartes y servicios como en un principio. Desde el toyotismo se observa que la proveeduría también es de mano de obra o de trabajadores, esto tiene sentido cuando desde tiempo atrás es tratado como una herramienta más al servicio de la producción. En la mayoría de los casos, entre las empresas proveedoras se han diseminado las condiciones laborales y los lineamientos técnicos de las grandes ensambladoras, es decir: si la producción de la gran ensambladora aumenta, la de las proveedoras también; si baja o inclusive se detiene, de igual forma estas últimas deben parar; si se trabaja con ciertos estándares de

calidad, estos también deben de cumplir, así como el tiempo de entregas y en ocasiones hasta las condiciones de trabajo se replican.

La desintegración de la empresa ha llegado tan lejos que ya no solo no se hace cargo de parte del proceso productivo contratando proveedoras de autopartes. Desde finales del siglo XX, busca deslindarse de cualquier responsabilidad hacia los trabajadores y aunque hay un gran número de trabajadores que mantienen relación directa con las empresas, también es cierto que el *outsourcing* parece ser una condición que difícilmente puede llegar a desaparecer, por el contrario, es probable que aumente. Por ejemplo, en el caso de México lo único que se busca es que se regule con fines fiscales, por lo que es de esperarse que cobre más fuerza ya que en general las empresas encuentran numerosos beneficios.

Ese sistema provoca que aparentemente las empresas encuentren ventajas en la reducción de sus costos, no obstante, se precarizan cada día más las condiciones laborales mediante la implementación de subcontrataciones. Con ellas se ha aumentado la incertidumbre, se han disminuido los salarios, hay ausencia de contratos a largo plazo, con prestaciones casi nulas, sin contar con retiros ni fondos de pensiones, lo que se traduce en flexibilidad en las contrataciones. Esta situación es comparable con lo que menciona Arrighi acerca de las empresas que usan el modelo toyotista, las que a través de las discriminaciones salariales y no salariales de los trabajadores han sacado provecho para sí mismas, además de dar salida a las problemáticas a las que se han enfrentado. Esas estrategias que una vez dieron salida ante la emergencia de la crisis sistémica de la década de los setenta, hoy se aplican nuevas estrategias frente a la pandemia del COVID-19.

Se articulan conceptos como hiper-flexibilización del trabajo y nueva empresa capitalista del siglo XXI estos términos ponen en evidencia lo que hay detrás de esta forma de desarrollo, es imposible ya negar, las relaciones desiguales y de subordinación entre empresas y que, además, quien se lleva la peor parte son los trabajadores, especialmente aquellos de países subdesarrollados.

Por otro lado, se hace un esfuerzo por teorizar algunas de las expresiones de las relaciones desiguales entre empresas, especialmente las relaciones de subordinación que, si bien estas han existido históricamente, durante el toyotismo y a raíz de la pandemia cobran

particularidades. El modo de producción capitalista ha propiciado transformaciones importantes donde el capital encuentra nuevas formas de apropiación de valor. En el caso de las denominadas CGV muestran relaciones que se manifiestan por medio de dos o más empresas de distinto nivel, pues las empresas de proveeduría laboran en función de ellas, en este caso de las armadoras, por lo que quedan a expensas de las formas de trabajo, de las decisiones y de las condiciones que las ensambladoras establecen. En este trabajo observamos que una problemática de tal tipo se presenta, a nivel general, en la industria automotriz y de autopartes, así como en los servicios vinculados a ellas y, a nivel particular, en el caso del clúster de empresas vinculado originalmente a la armadora de Volkswagen en Puebla, al que actualmente se ha agregado la presencia de Audi.

Si bien las CGV seguirán existiendo, así como la empresa capitalista también, es importante evidenciar, analizar y visibilizar todo lo que traen consigo con el objetivo de contrarrestar los daños. Buscar regulaciones en su funcionamiento, políticas a favor del trabajador, sindicatos democráticos y con una postura crítica de defensa de derechos, etc. La pandemia y la dinámica de acumulación ponen en evidencia un proceso que trae consigo formas que incrementan la desigualdad, esto provoca problemas sociales y económicos y, por otro lado, la dependencia entre empresas se concentra aún más, poniendo en gran desventaja a un grupo en específico de empresas, en este caso las de autopartes con efectos particularmente preocupantes para quienes laboran en ellas, ante todo esto la pandemia ha sido el escenario perfecto para hacer visible esta situación.

Se puede concluir que es realmente urgente buscar una alternativa que reduzca las condiciones que perjudican al trabajador, y en este caso a las empresas que se llevan la peor parte en las CGV, donde a costa de su bienestar se busca eliminar las pérdidas en la producción. Las empresas de autopartes son un elemento fundamental de la CGV, sin ellas simplemente no podría llegar a producirse el bien final, el automóvil. En suma, la cantidad de empleos que genera en la región son importantes para las personas que habitan en la zona.

La realidad muestra que las empresas de todos los tamaños atraviesan el mismo entorno, sin embargo, a las armadoras debido a la asimetría del poder que las CGV han propiciado desde sus orígenes, se les permite con gran facilidad condicionar a las proveedoras, a las que les resulta muy complicado tomar decisiones en el ciclo productivo, por no decir que es básicamente

imposible. Ante la pandemia, a partir del paro en la producción en 2020, se observa un claro dominio por parte de la ensambladora, a partir de ese momento las proveedoras tienen que ajustarse por completo a su ritmo de producción y suministrar únicamente lo que se les pide y en el momento que se les solicite. Aunque este sistema ya funcionaba bajo estos principios durante la pandemia se intensificó y cobró nuevas dinámicas. Inclusive hasta el día de hoy, en pleno 2023, la producción no logra regularizarse, además, en un principio los empresarios de las proveedoras manifestaron que se les retrasaron los pagos y se les puso bajo una situación muy complicada, con el riesgo de cerrar sus puertas.

Bajo esta misma mirada, se espera poder continuar con esta línea de investigación incluyendo datos y testimonios post-pandemia, pues como se menciona, pareciera que las transformaciones que se enuncian no parecen ser algo temporal sino más bien han surgido para dar salida a las problemáticas que arrastró la pandemia. Eso implica que sin duda continuarán por lo que las relaciones desigualas y la precariedad laboral aumentarán. Existen elementos para considerar que este modelo de acumulación post-pandemia se está convirtiendo en el líder, al menos en las industrias pesadas como la automotriz y la de autopartes.

ABREVIATURAS Y SIGLAS USADAS

AMIA Asociación Mexicana de la Industria Automotriz

CGV Cadenas Globales de Valor

COVID-19 Enfermedad respiratoria muy contagiosa causada por el virus SARS-CoV-2

CSA Ciclo Sistémico de Acumulación

DENUE Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas

IED Inversión Extranjera Directa

INEGI Instituto Nacional de Estadística y Geografía

JIT Just in Time o Justo a tiempo

MDD Millones de dólares

PIB Producto Interno Bruto

PYMES Pequeñas y Medianas Empresas

SAIC Sistema Autorizado de Información Censal

SCIAN Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte

VW Volkswagen

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez, D. (2017) La hegemonía del capital. El toyotismo, la gestión de la implicación en el nivel de la empresa. Recuperado de: https://www.teseopress.com/hegemonia/chapter/el-toyotismo-la-gestion-de-la-implicacion-en-el-nivel-de-la-empresa/

Álvarez, D. (2017) El toyotismo como sistema de flexibilización de la fuerza de trabajo. Una mirada desde la construcción de productividad en los sujetos trabajadores de la fábrica japonesa (1994-2005). Recuperado de: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-09482012000200008

Aoki, M. (1990) La estructura de la economía japonesa. Fondo de Cultura Económica. Economía Contemporánea. México.

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (2022) Recuperado de: https://www.amia.com.mx/about/plantas_ensamble/

Arrighi, Giovani (1999) El largo siglo XX. Madrid, España: Akal, S.A

Benvegnù, C., Cuppini, N., Frapporti, M., Milesi. F., Pirone, M. (2019) Logistical gazes: introduction to a special issue of Work Organisation, Labour and Globalisation. Volumen 13, Number 1. Recuperado de: https://www.scienceopen.com/hosted-document?doi=10.13169/workorgalaboglob.13.1.0009

Borsotti, Carlos (2005) Temas de metodología de la investigación: en ciencias sociales empíricas, Argentina, Miño y Dávila.

Bureau, M. (2017) Planta Volkswagen de Puebla, medio siglo produciendo vehículos legendarios Recuperado de: https://autoproyecto.com/2017/noticias/planta-volkswagen-de-puebla.htmlx

Carcanholo, R. y P, Nakatani, P. (2001) Capital especulativo parasitario versus capital financiero, Problemas del Desarrollo, UNAM, Vol. 32 No. 124

Carrillo, J. (1991). Restructuración en la Industria automotriz en México. Colegio de la frontera Norte, Estudios Sociológicos IX:27. Tijuana.

Coriat, B. (1992) Pensar al revés. Trabajo y organización en la empresa japonesa. México: Siglo veintiuno editores.

Covarrubias, A. (2014). Explosión de la Industria Automotriz en México: De sus encadenamientos actuales a su potencial transformador. No. 1. Fundación Friedrich Ebert en México. Recuperado de: http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/10645.pdf

Cuppini, N. y Frapporti, M. (2021) Conflicto obre y luchas laborales en el sector logístico del Valle de Po. Arxius. Núm. 43. Recuperado de: https://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/80856/8164567.pdf?sequence=1

De la Garza, E., Hernández, M. (2018). Configuraciones productivas laborales en la tercera generación de la industria automotriz. México: MaPorrua.

Dey, I. y Grappi, G. (2015) Beyond Zoning: India´s Corridors of "Development" and New Frontiers of Capital". South Atlantic.

Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas DENUE (2021) INEGI.

Dussel, Enrique (1985) La producción teórica de Marx Un comentario a los Grundrisse. México: Siglo XXI. Recuperado de: http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/otros/20120424093754/Marx.pdf

Dussel Peters, E. (2018) Cadenas Globales de Valor. Metodología, teoría y debates. México. Universidad Nacional Autónoma de México.

El financiero (2022) Volkswagen libra huelga: Trabajadores aceptan alza salarial del 11% en la tercera votación. Recuperado de: https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2022/09/12/volkswagen-libra-la-huelga-trabajadores-aceptan-alza-salarial-del-11-en-la-tercera-votacion/

Facebook Germanos a la Mexicana Recuperado de: https://www.facebook.com/vwalamexicana

Forbes (2022) Trabajadores de Volkswagen de Puebla aceptan aumento de 9% más un mes extra de sueldo. Recuperado de: https://www.forbes.com.mx/trabajadores-de-volkswagen-en-puebla-aceptan-aumento-de-9-mas-un-mes-extra-de-sueldo/#:~:text=El%20sindicato%20de%20trabajadores%20de,los%2048%20d%C3%B3lares%20al%20d%C3%ADa.

Forbes México (2014) Fiat concreta compra de Chrysler. Recuperado de: https://www.forbes.com.mx/fiat-concreta-compra-de-chrysler/

Gamboa, G. y Valdés, S. (2021) Subcontratación laboral (*Outsourcing*) Estudio de derecho comparado en diversos países de América Latina y Europa. Cámara de diputados. Recuperado de: https://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spi/SAPI-ASS-03-21.pdf

García, A., Lara, A. (2010). Cúmulos industriales y modularización productiva. Los vínculos de colaboración entre Volkswagen- Puebla y sus proveedores. Producción económica 2006-2010. 18pp. UAM-Xochimilco, México.

Gereffi, G. (2018). Políticas de desarrollo productivo y escalamiento: la necesidad de vincular empresas, agrupamientos y cadenas de valor. En E. Dussel, *Cadenas Globales de Valor. Metodología, Teoría y Debates.* México: Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía.

Gereffi, G., Humphrey, J., Kaplinsky, R., J. Sturgeon, T. (2001) Introduction: Globalization, Value Chains and Development. Institute of Development Studies 2001.

Grappi, G. (2016) Logística. Ediesse.

Gutierrez, P. (2020) VW y Audi no han pagado a 8 proveedoras, acusa desarrollo y defensa empresarial. La Jornada de Oriente. Recuperado de: https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/vw-y-audi-no-han-pagado-a-8-proveedorasacusa-desarrollo-y-defensa-empresarial/

Gutiérrez, P. (2021) 591. MDD de Inversión Extranjera Directa captó Puebla el año pasado, la cifra más baja desde 2010. Recuperado de: https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/inversion-extranjera-2020/

Harvey, David. (2010) Guía de El Capital de Marx. Libro Primero. España: Akal.

Hernández, M. (2021) Ayuntamiento de Puebla abre Centro de Desarrollo e Innovación Industrial para mipymes. El economista. Recuperado de: https://www.eleconomista.com.mx/estados/Ayuntamiento-de-Puebla-abre-Centro-de-Desarrollo-e-Innovacion-Industrial-para-mipymes-20210228-0067.html

Hoffower H. y Kaplan J. (2021) ¡Bienvenido a la economía hiperflexible! Donde todo en tu trabajo es opcional. Business Insider México. Recuperado de: https://businessinsider.mx/bienvenido-a-la-economia-hiperflexible-donde-todo-en-tu-trabajo-es-opcional/

Juárez, H., Lara, A., Bueno, C. (2005). El auto global. Desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil. México

Licona, E. (2005) Vivir junto a la fábrica, como modo de habitar la ciudad. Gaceta de Antropología, No. 21, artículo 12. Universidad de Granada. Recuperado de: https://digibug.ugr.es/handle/10481/7182

Lipietz, A. (2014) El posfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo. Programa de Investigaciones Económicas sobre Tecnología, Trabajo y Empleo. Serie Seminarios Intensivos de Investigación. Documentos de Trabajo N° 4. Recuperado de: http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2013/06/s4lipietz.pdf

Markel, Manuel. (2018) El mercado de autopartes en México. México. ICEX. España, exportaciones e inversiones.

Marx, K (1976) El Capital, libro primero. La mercancía: el valor de uso y el valor de cambio. Grijalbo, Barcelona, vol.1. Retomado de: https://encyclopaedia.herdereditorial.com/wiki/Recurso:Marx._La_mercanc%C3%ADa:_el

Marx, K. (1984) El Capital Tomo I. Vol. 2 Libro Primero. El proceso de la producción del capital. México. Siglo veintiuno editores.

Marx, Karl. (2005). La tecnología del capital. Subsunción formal y subsunción real del proceso de trabajo al proceso de valorización. (Extractos del Manustrico (1861-1863). Selección y traducción por Bolívar Echeverría. México: Itaca.

Mediateca del Instituto Nacional de Antropología e Historia (2022) Autopista México-Puebla, vista aérea |Recuperado de: http://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia:105966

Medina, S. (2013). La industria de autopartes. Comercio exterior, Vol. 63, Núm.3, Mayo y Junio.

Montiel, Y. (2007) Breve historia del sindicato independiente de Volkswagen México. Fundación Friedrich Ebert. Primera Edición. Recuperado de: https://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/05370.pdf

Noroeste (2015) "Estalla huelga del sindicato de VW". Recuperado de: https://www.noroeste.com.mx/nacional/estalla-la-huelga-el-sindicato-de-vw-AGNO162460

Ochoa, G. (2021) La ubicación y la infraestructura de Puebla, estratégicos para la industria automotriz. Comercio Exterior Bancomex. Recuperado de: https:// www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=348&t=la-ubicacion-y-lainfraestructura-de-puebla-estrategicas-para-la-industria-automotriz.

OECD (2017) "Impulsar la productividad mediante la integración en las cadenas globales de valor" in OECD Economic Surveys: México 2017, OECD Publishing, Paris. DOI: http://doi.org/10.1787/9789264269040-6-es

Palloix, C. (1978) La internacionalización del capital. H. Blume Ediciones.

Relaciones Exteriores México (2016) Recuperado de: https://embamex.sre.gob.mx/nicaragua/index.php/comunicadosnic/176-viaducto-elevado-segundo-piso-de-puebla#:~:text=Indic%C3%B3%20que%20con%20sus%2015.3,de%2050%20a%2010%20minutos.

Rappo, S. (1994). Volkswagen de México, base del sector poblano. Vol. 54. No. 208, temática: Desarrollo regional. PP. 55-71 Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.

Reyes, E. (2021) Volkswagen, motor económico de Puebla desde hace 57 años / Los tiempos idos. El sol de Puebla. Recupero de: https://www.elsoldepuebla.com.mx/cultura/volkswagen-motor-economico-de-puebla-desde-hace-57-anos-los-tiempos-idos-6862501.html

Rodríguez, C. (2013) Oligopolio y competencia mundial en la industria automotriz. La emergencia del Toyotismo y la caída del Fordismo. Revista UNAM: Economía Informa. Núm. 383 noviembre-diciembre. Recuperado en Línea: http://www.economia.unam.mx/assets/pdfs/econinfo/383/07ei.pdf

Rodriguez, I. (2021) Los 4 problemas que frenan la recuperación del sector automotriz en México. Expansión. Recuperado de: https://expansion.mx/empresas/2021/04/14/4-problemas-produccion-vehiculos-mexico

Rodriguez, I. (2020) Volkswagen se prepara ante un posible brote de coronavirus en su planta pobrana. Expansión. Recuperado de: https://expansion.mx/empresas/2020/03/11/vw-se-prepara-ante-un-posible-brote-de-coronavirus-en-su-planta-poblana

Rodríguez, I. (2020) Fabricantes de autopartes logran acuerdo con el gobierno de Puebla para arrancar. Expansión. Recuperado de: https://expansion.mx/empre-73III.

Rodríguez Valencia, Joaquín. (2010). *Administración de pequeñas y medianas empresas*. México: CENGAGE Learning.

Rosenberg, David. (1985) Comentarios a los tres tomos de EL CAPITAL. Tomo I. México: Ediciones Quinto Sol.

Ruíz, C. (1995). Economía de la pequeña empresa. Hacia una economía de redes como alternativa empresarial para el desarrollo. México: Ariel Divulgación.

Ruiz, C. (2016) Desarrollo y estructura de la industria automotriz en México. Friedrich Ebert Stiftung. No°6. México. Recuperado de: https://library.fes.de/pdffiles/bueros/mexiko/13016.pdf

Presidencia de la República (2014) Recuperado de: https://www.gob.mx/epn/articulos/inauguracion-de-la-construccion-del-segundo-piso-de-la-autopista-mexico-puebla?tab=

Santos, G., Wong, P., Martínez, A. (2019). Medición de la eficiencia técnica de la industria automotriz mediante el Análisis Envolvente de Datos. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212019000200173&lng=en&nrm=iso&tlng=es

Saut, R., Boniolo, P., Dalle, P. y Elbert R. (2005) Manual de metodología. Construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología. Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales

Selwyn, B. (2018) Poverty chains and global capitalism. Competition & Change. University of Sussex, Falmer, UK.

Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte SCIAN Hogares. (2018) INEGI.

Shaikh, A. (1990) Valor, Acumulación y Crisis. Ensayos de Economía Política. Colombia: Tercer Mundo Editores.

Sistema Autorizado de Información Censal (2022) Instituto Nacional de Estadística y Geografía

United Nations Conference On Trade and Development (2013) Comunicado de Prensa. Recuperado de: https://unctad.org/es/press-material/el-80-del-comercio-tiene-lugar-en-las-cadenas-de-valor-vinculadas-las-empresas

World Trade Organization (2019) Global Value Chain Development Report 2019 Recuperado de: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/gvc_dev_report_2019_e.pdf

ANEXO 1.

Entrevistas semiestructuradas

Entrevista 1

Entrevista 1 Realizada el 19 de febrero del 2021. Se realizó por teléfono. Se realizó a ejecutiva fair implant de empresa dedicada al *outsourcing*.			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio
1. ¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		"Ejecutivo fair implant, estoy en el área de nómina, llevo 2 años 8 meses"	
2. ¿Podría platicarme más sobre la empresa misma? ¿Desde cuándo se fundó? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona? ¿Está establecida únicamente en Puebla o cuenta con más sucursales fuera del estado?	"Nosotros somos una empresa de tercerización de personal, lo que hacemos es la subcontratación del personal de ciertos clientes. Nosotros somos el patrón legal, el empleado presta sus servicios para el cliente." "Es una empresa multinacional, tenemos 32 unidades de negocio en el país" "Empezó en Estados Unidos, se movió hacia Europa y América Latina"		
3. ¿Podría mencionar algunas de las empresas con las que actualmente trabajan?		"Servicios logísticos de automoción o Bergé, y la otra DHL, la segunda se divide en varios sectores, entre ellas el área automotriz y el área de mensajería y la tercera es SEAO que es Servicios de Estrella Azul de Occidente."	

4. ¿Podría mencionar algunas que tenga relación directa con Volkswagen?		"La relación directa como tal no la tenemos, la tenemos a través de nuestros clientes, somos el tercero del proveedor, somos el proveedor del proveedor de Volkswagen y Audi." "Las mismas tres que mencioné, tienen relación con Volkswagen"	
5. ¿Algunas medianas o pequeñas empresas con las que laboren? ¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan en ellas?			"Bergé a nivel México es pequeña solo tiene operación en Audi y en Volkswagen, solo tiene escasos 400 empleados. SEAO sí es pequeña, aquí en Puebla tiene como 40 empleados"
6. ¿Qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar en conjunto con ustedes y las grandes ensambladoras?		"De inicio ellos se convierten en proveedores directos." "Para trabajar hacen licitaciones, concursan con otras proveedoras que también se dedican a las mismas operaciones y hacen un concurso de licitación para ver quien produce a un costo más barato. Las licitaciones las van ganando de acuerdo a quien se vende más barato y que de mejor rendimiento." "Para que puedan entrar con nosotros y nosotros podamos	

		ser su proveedor del personal tienen que cubrir una serie de requisitos, entre ellos estar dados de alta de forma legal, nosotros damos de alta a los empleados con las prestaciones de ley, se da de alta con el salario diario real, pagamos conforme a la ley, hacemos retención de impuestos como la ley lo indica, sí tienen que estar bien asentados ellos como empresa para que nosotros podamos considerarlos como clientes potenciales.”	
7. ¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas?		“Todos los contratos vienen indican el tipo de contrato que se maneja, la razón social con la que están dados de alta, viene la cláusula que estipula la jornada laboral, los días de pago, el salario base mensual, y las prestaciones adicionales que incluye todas las prestaciones que estamos obligados a darles a los colaboradores.” “Se les indica desde el principio horario laboral, la jornada, días de descanso, días de pago, salario base, puesto, la razón social con la que van a ser dados de alta porque Manpower tiene varias filiales, se les estipula claramente a que se van a dedicar.”	
8. ¿Han recibido quejas por parte de los		“Sí hemos tenido varios problemas. Como el contrato que manejamos es por obra determinada, los contratos	

trabajadores, si es así podría compartir algunas?		que se manejan tienen vigencia máxima de un año, al manejar este tipo de contrato, se manejan como por proyecto, entonces el tipo de contrato nos permite dar de baja a la gente en el momento que nuestro cliente lo solicite.” “Aunque tú le expliques al colaborador desde el inicio que va trabajar bajo estas condiciones hay ocasiones en las que los colaboradores no están de acuerdo con la baja, entonces el procedimiento es que se van a conciliación y arbitraje, cuando llegamos a ese punto, nosotros asistimos a la conciliación que básicamente es tener una junta con el conciliador, el patrón que seriamos nosotros y los empleados con la idea de llegar a un acuerdo para no llegar a la demanda laboral, es como el pre de llegar a la demanda. Cuando no llegamos a un acuerdo es cuando ya se procede a la demanda”	
9. Finalmente, ante el escenario actual donde la pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios? ¿Qué ha pasado con las proveedoras y las contrataciones?		“Manpower hemos seguido trabajando desde que inicio la pandemia, no hemos terminado las operaciones porque tenemos muchos clientes, hay clientes que están en el sector esencial.” “No tuvimos suspensión de labores” “Algunos de nuestros clientes sí pararon operaciones” “Nosotros a nivel compañía sí tuvimos cambios, si tuvimos recorte de personal, no fueron	

		recortes tan grandes como en otros lados.” “Dependiendo de la unidad y del corporativo sí hubo muchas personas que salieron, de nuestra unidad de negocio se fueron 2 personas” “Sí hubo cambios porque por ejemplo a nosotros nos pagan nuestro salario base y nos daban bonos mensuales y ahorita desde que inicio la pandemia no tenemos bonos y nos quitaron la ayuda de transporte.” “Las proveedoras que dieron de baja a muchos empleados”	
10. Ante el paro que realizo Volkswagen, ¿Cómo los afecto?		“Volkswagen y Audi pararon operaciones al 100%” “Las proveedoras no podían sostener los salarios o en su defecto no quisieron seguir pagando” “Hubo recortes masivos” “En las nuestras, no hubo despidos”	

Entrevista 2

Entrevista 2 Realizada el 6 de abril del 2021. Se realizó por teléfono. Se realizó a auditor de la armadora.			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio

1. ¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		"Llevo laborando 7 años en la empresa, y superviso procesos de producción, en conjunto con otros colaboradores hacemos revisiones continuas del ensamble de nuestras unidades"	
2. ¿Podría platicarme más sobre la empresa misma? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona?	"La VW es la empresa más grande de la ciudad de Puebla, y probablemente del estado, con más de 10, 000 trabajadores. Hoy en día somos especialistas en el ensamblado motores con trasmisión y ejes. Algunos de los procesos más importantes que se realizan dentro son la pintura, el estampado, carrocerías y montaje. Es bueno mencionar que uno de los modelos que actualmente se está ensamblando y va al alta es la Tiguan y otro que se comienza a ensamblar el Taos. "		
3. ¿Podría mencionar algunas de las proveedoras con las que colaboran actualmente trabajan?		"Hoy en día se colabora con un gran número de proveedoras, varias de ellas de talla mundial, como por ejemplo: Faurecia, Continental AG, Airtemp de México, estas son solo algunas que puedo mencionar y son de primer nivel porque contamos con una relación directa, sin embargo hay otras sub-proveedoras que trabajan con ellas y es por ello que el número se eleva considerablemente"	
4. ¿Algunas medianas o pequeñas empresas con las que laboren?			"Sinceramente no podría darte información certera sobre ello, pero he

¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan en ellas?			podido observar que las más pequeñas son las de servicios, ya que en muchos casos no necesitan un gran número de trabajadores para realizar sus funciones.”
5. ¿Sabe qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar en conjunto con la gran ensambladora?		“Realmente se poco sobre el tema, lo que sí sé es que llevan a cabo licitaciones entre ellas para evaluar quien tiene el mejor proyecto o el que más se adecue al proceso productivo en general.” “Hace poco supe que tiene que tener total apertura con sus números, si se les solicita deben mostrar costos de materia prima, de producción, etc.”	
6. ¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas?		“Algo que puede ser de tu interés, es saber que ninguno de los trabajadores de vw está contratado por *outsourcing*, todos estamos contratados directamente por la planta a diferencia de los trabajadores de las proveedoras.” “en mi caso ya no tengo un contrato por tiempo determinado pero en su	

		mayoría los que ingresan actualmente es así, con un plazo que se establece desde el principio y por lo general lo pueden renovar cuando este concluye” “en el tipo de contrato que te mencioné, uno de los puntos en contra es que pueden ajustar tu salario dependiendo de las horas trabajadas” “si bien cuentan con prestaciones, al renovarlo pierden la antigüedad y es como volver a empezar” “después de un tiempo transcurrido, puede tener un contrato definitivo, en especial en puestos de dirección y control”	
7. ¿Ha escuchado quejas por parte de los trabajadores, si es así podría compartir algunas?		“Generalmente van relacionadas con el salario, a pesar de que considero son de los más elevados que se encuentran en la ciudad” “También hay varios comentarios que van en relación con las jornadas de trabajo, ya que pueden llegar a ser muy cansadas, pero cabe mencionar que desde las entrevistas de trabajo nos dejan muy claro cómo serán los turnos y los cambios que puede haber en ellos.”	
8. Finalmente, ante el escenario		“La pandemia ha traído consigo grandes cambios,	

actual donde la pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios? ¿Qué ha pasado con las proveedoras y las contrataciones?		donde muchos de nosotros no estábamos preparados, al principio una vez que termino el paro fue muy complicada la adaptación, las medidas de seguridad e higiene se cumplían a la perfección, se realizaban pruebas de COVID diario y se cuidaban mucho el aspecto de no concentrar un gran número de trabajadores en espacios pequeños” “También se establecieron sanciones a todos aquellos que no cumpliesen con las medidas, inclusive si por algún motivo te quitabas el cubrebocas el llamado de atención era muy fuerte y podía ser motivo de despido” “Los turnos se recortaron” “Al menos que yo tenga conocimiento, no hubo despidos, sin embargo, el recorte de tiempo de trabajo fue evidente y eso involucro (no en mi caso) un recorte en el salario también” “hasta hoy en día el home office no se detiene, en mi caso asiste de 3 a 4 veces por semana a planta y lo demás es en casa, aunque parezca fácil es complicado, ya que hay muchas cosas que resolver en la producción y desde casa	

		todo se hace más complicado”	
9. Ante el paro que realizo Volkswagen, ¿Cómo les afecto?		“A pesar de que el paro fue en todos nuestros procesos, como sabrás la misma vw presionaba por volver lo antes posible y aunque el proceso se vio con grandes obstáculos, una vez que se regresó con las medidas, todo fue progresivo y constante, a lo que me refiero es que se fueron retomando las actividades poco a poco y a diferencia de las proveedoras donde a mí parecer se vieron con problemas más fuerte tanto en financiamiento y con sus trabajadores, aquí en planta regresamos poco a poco pero la mayoría seguimos aquí”	

Entrevista 3

Entrevista 3 Realizada el 7 de abril del 2021. Se realizó por teléfono. Se realizó a coordinadora de procesos de empresa dedicada a la proveeduría de servicios de tintorería.			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio
1. ¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		“He trabajado 3 años en esta empresa y desde mi ingreso estoy en este puesto, básicamente consiste en hacer revisiones constantes de los servicios que ofrecemos y resolver problemas que surgen dentro de ellos, realmente lo más importante es cumplir en	

		tiempo y forma cada uno de ellos”	
2. ¿Podría platicarme más sobre la empresa misma? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona?	“Nuestra empresa ofrece servicios de renta y lavado de textiles especializados. En este caso es el lavado y limpieza de los uniformes”		
3. ¿Podría mencionar algunas de las proveedoras con las que colaboran actualmente trabajan?		“en nuestro caso trabajamos en conjunto con una tercera empresa que esta la que establece el vínculo con las armadoras.” “No trabajamos con otras proveedoras, ya que todo lo realizamos en nuestras instalaciones y como somos una empresa dedicada a los servicios no es necesario, al menos por el momento colaborar con otros”	
4. ¿¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan?			“Realmente somos una empresa pequeña, hoy en día tenemos exactamente 38 trabajadores ”
5. ¿Sabe qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar en		“en nuestro caso la empresa de terciarización es la que establece los requisitos, el más básico estar constituidos legalmente como empresa, el más importante cumplir todo en los tiempos que nos	

conjunto con la gran ensambladora?		solicitan con los estándares de calidad que nos piden”	
6. ¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas?		“En nuestro caso la mayoría tenemos contrato por un tiempo determinado, yo lo renuevo cada año” “uno de los que recuerdo en este momento, es que pueden despedirnos en el momento que sea necesario por diferentes causas” “desde que comenzamos contratamos un seguro el que pagamos con nuestro salario, nos descuentan directamente, por lo que no contamos con un seguro médico como tal”	
7. ¿Ha escuchado quejas por parte de los trabajadores, si es así podría compartir algunas?		“Siempre van en relación con las prestaciones además de que no generamos antigüedad y esa es una gran desventaja para nosotros.” “Aun así desconozco si se han generado problemas por este tema en particular. No creo ya que al ingresar a laborar las condiciones son muy claras”	
8. Finalmente, ante el escenario actual donde la		“Sin duda ha sido muy difícil para todo y no hablo solo por nuestra empresa, sabemos que muchas proveedoras han	

pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios?		sufrido por esta situación algunas inclusive han tenido que llegar a los despidos. En nuestro caso afortunadamente no ha sido así, si bien hemos parado o se han recortado turno seguimos laborando. Había algunos bonos por puntualidad, o eficiencia que han desaparecido, la verdad lo entendemos por todo lo que ha pasado." "La empresa argumenta que ha incrementado gasto en material de higiene, además de que nos realizan las pruebas de COVID sin ningún costo cuanto hay alguna amenaza de infección" "Sí hubo casos de infección dentro de la empresa, fueron 3 compañeros los afectados, afortunadamente no fue algo tan grave y la medida que se tomó fue mandarlos a sus hogares con una reducción en su salario, cuando se recuperaron, se les realizó la prueba hasta dar el negativo y se integraron a sus actividades nuevamente"	
9. Ante el paro que realizo Volkswagen, ¿Cómo les afecto?		"Considero que fue el momento más crítico y de mayor incertidumbre, había muchos rumores, no se sabía por cuanto tiempo o si los despidos	

		llegarían en cualquier momento, la verdad no podíamos hacer nada más que esperar, pero el estrés fue mucho” “Una vez que regresamos eran jornadas más cortas y con menor salarios, poco a poco se ha ido normalizando todo y nosotros al ofrecer servicios, no realizamos home office. La mayoría estamos dentro de la empresa laborando”	

Entrevista 4

Entrevista 4 Realizada el 1° de mayo del 2021. Se realizó por teléfono. Se realizó a chofer de empresa dedicada a la proveeduría de servicios de paquetería.			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio
1. ¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		“Llevo trabajando 4 años, bueno casi 5 en la empresa, siempre con el mismo puesto el de chofer, yo hago entregas”	
2. ¿Podría platicarme más sobre la empresa	“Sabemos que DHL es una empresa internacional, pero tiene distintas ubicaciones aquí en el país, nosotros somos una filial y		

	misma? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona?	somos poco trabajando en ella. Así como las otras, llevamos a cabo servicios de paquetería y mensajería, en mi caso yo soy uno de los que entregan paquetes” “Nuestra función varía dependiendo, en la mayoría de los casos recogemos piezas de proveedoras y las llevamos a la Volkswagen, esto quiere decir que los llevamos directamente a los puntos de línea en la empresa, o sea donde son utilizados. En ocasiones trasladamos productos únicamente dentro de la empresa, de una unidad a otra”		
3.	¿Podría mencionar algunas de las proveedoras con las que colaboran actualmente trabajan?		“Nuestra filial trabaja únicamente con Volkswagen Puebla por medio de un intermediario, somos subcontratados”	
4.	¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan?			“yo le calculo que no somos más de 40 trabajadores en esta división” “Volkswagen aparte de nosotros, trabaja
5.	¿Sabe qué requisitos deben cumplir las		“No sé exactamente, lo que sí nos piden tiempos de entrega	

empresas proveedoras para poder trabajar en conjunto con la gran ensambladora?		muy específicos y son muy estrictos, nunca fallamos.”	
6. ¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas?		“No puse mucha atención, pero sé que nuestros contratos son por un tiempo determinado en mi caso los renuevo cada año. Se que no contamos con ningún tipo servicio de salud, pero tenemos un seguro de vida o por accidentes en el trabajo que vamos pagando. También, conozco el caso de uno de mis compañeros que al parecer tuvo un despido injustificado y no pudo hacer nada”	
7. ¿Ha escuchado quejas por parte de los trabajadores, si es así podría compartir algunas?		“Aparte del caso de mi compañero que al parecer trato de interponer una demanda y no procedió, en general la queja que más escuchamos son las largas horas de trabajo, el calor y el cansancio”	
8. Finalmente ante el escenario actual donde la pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué		“Al comienzo, hace un año, todos estábamos muy preocupados cuando se detuvo toda actividad, en nuestro caso siguió nuestro pago por las semanas que paramos pero se decía que si	

ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios?		tardaba más comenzarían los despidos, afortunadamente no fue así y en cuanto regresamos, a pesar de que había un poco menos de trabajo, cubríamos nuestros turnos en tiempo normal por lo que no nos descontaron, lo que sí nos quitaron todos nuestros bonos, hasta el día de hoy no han regresado y creemos que ya no nos los darán. Aun así no consideramos afortunados por tener trabajo en estos tiempos tan difíciles” “Algunos de los cambios que se realizaron en las empresas fueron las medidas de higiene, son estrictos desde que regresamos hasta ahora, siempre con cubrebocas mientras repartimos y dentro de la empresa nos pide gafas o caretas”	
9. Ante el paro que realizo Volkswagen, ¿Cómo les afecto?		“Sin duda cada acción que realice Volkswagen nos afecta directamente, si ellos paran, nosotros paramos como fue el caso. Afortunadamente se hizo presión al gobierno y nos permitió regresar”	

Entrevista 5

Entrevista 5 Realizada el 3 de mayo del 2021. Se realizó por teléfono.

Se realizó a agente de mantenimiento de uniformes de empresa proveedora de servicios de tintorería.			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio
1. ¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		"Empecé a trabajar hace tres años, medio año me salí y regresé."	
2. ¿Podría platicarme más sobre la empresa misma? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona?	"Nos dedicamos a la renta y al lavado de uniformes, únicamente prestamos ese servicio y yo estoy en esa área"		
3. ¿Podría mencionar algunas de las proveedoras con las que colaboran actualmente trabajan?		"No trabajamos con otras proveedoras, solo me parece hay un intermediario entre nosotros y la volkswagen"	
4. ¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan?			"somos un poco más de 30 trabajadores"
5. ¿Sabe qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar en conjunto con la		"Cumplir en tiempo las entregas es lo más importante"	

gran ensambladora?			
6. ¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas?		"Se poco de ello, pero tengo claro que nos pueden despedir en cualquier momento por alguna falla en el trabajo, y tampoco generamos antigüedad Se que estamos contratados por la otra empresa, aunque trabajemos para SEAO"	
7. ¿Ha escuchado quejas por parte de los trabajadores, si es así podría compartir algunas?		"Una de las principales quejas, en especial por los compañeros que estamos en esta área es nuestro salario, es poco. Y las jornadas de trabajo llegan a ser muy pesadas"	
8. Finalmente ante el escenario actual donde la pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios?		"uno de los principales cambios en la empresa son las norma de higiene, afortunadamente ellos nos brindan todo el material y nosotros no tenemos que gastar en ellos, pero sí ser muy cuidadosos porque está contado"	
9. Ante el paro que realizo Volkswagen, ¿Cómo les afecto?		"Al no saber qué pasaría, y al detener la Volkswagen toda su producción nosotros nos detuvimos. En el momento que regresaron nosotros también, igual	

		que ellos fue gradual, en un primer momento nuestros turno se redujo ahora laboramos con regularidad, en mí caso recibí mi salario las semanas que paramos”	

Entrevista 6

Entrevista 6 Realizada el 1° de septiembre del 2022. Se realizó por teléfono. Se realizó a trabajador de línea de producción de proveedora dedicada a fabricación de equipo automotriz.			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio
1. ¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		“Llevó 5 años trabajando en Faurecia, yo trabajo en la línea de producción”	
2. ¿Podría platicarme más sobre la empresa misma? ¿Desde cuándo se fundó? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona? ¿Está establecida únicamente en Puebla o cuenta con más sucursales fuera del estado?	“Está ubicada en FINSA, es una empresa muy grande, hay muchas áreas y un mundo de trabajadores. Es una empresa que se dedica a la producción y comercialización de varios productos, desde asientos hasta escapes” “Se que es transnacional, de origen francés llevan más de 20 años en México, hay más plantas en la república mexicana, en san Luis Potosí, Sonora, Querétaro y otras fuera de del país”		

3. ¿Podría mencionar algunas de las empresas con las que actualmente trabajan?		"Tenemos una gran lista de proveedores que recibimos todos los días"	
4. ¿Podría mencionar algunas que tenga relación directa con Volkswagen?		"Es tan grande, que distribuye a varias empresas automotrices, gran parte de nuestra producción va a exportación"	
5. ¿Algunas medianas o pequeñas empresas con las que laboren? ¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan en ellas?			"Por el tipo de productos que trabajamos solo surtimos a las grandes, pero sí tenemos relación con otras porque nos proveen de ciertos materiales para la elaboración de nuestros productos finales"

6. ¿Qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar en conjunto con ustedes y las grandes ensambladoras?		"De nosotros hacia las armadoras me parece que es una relación que se ha mantenido por años. Seguimos los lineamientos en calidad, proveeduría, y tiempos de entrega. Pero quienes proveen a faurecia son empresas generalmente más pequeñas, no estoy en esa área, pero se manejan muchas veces por proyecto, y quien lo gane se le da la concesión y otras más también ya llevan tiempo colaborando con nosotros"	
7. ¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas?		"Una de las cláusulas que generalmente llama la atención, y en la mayoría de empresas similares a la nuestra se lleva acabo de la misma forma, es cómo se manejan los horarios y los turnos, la verdad yo ya estoy muy acostumbrado ya que desde que entre es así, pero a veces la gente se sorprende, nosotros cambiamos turno cada semana, existe el matutino, vespertino, y nocturno, la rotación se da sin fallo y aunque unos lo ven muy pesado, el cuerpo se adapta, cuando me toca por las noches, duermo todo el día, solo me despierto para comer y después para ir a trabajar, pero ahora ya estoy muy acostumbrado y sé que siempre será así, pienso que el salario lo vale"	
8. ¿Ha escuchado quejas por parte de los trabajadores, si es		"No realmente, aunque sabemos que el trabajo es duro, estamos conscientes que la remuneración en	

así podría compartir algunas?		comparación con otros sitios es buena, por eso estamos ahí.”	
9. Finalmente, ante el escenario actual donde la pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios? ¿Qué ha pasado con las proveedoras y las contrataciones?		“He escuchado que algunos trabajadores la pasaron mal, pero nosotros a reserva de que al principio de la pandemia se detuvo la producción en cuanto regresamos todo fue regresando poco a poco a la normalidad, muchas medidas contra el COVID, la empresa puso mucha atención ene ello sobre todo cuando regresamos. Además, te puedo contar que algunos de los trabajadores que se enfermaron de COVID recibieron toda la atención médica, ya que todos contamos con seguros médicos. Es más, a uno de ellos, que enfermó de gravedad lo trasladaron a México y afortunadamente se salvó”. “La empresa mantuvo que yo sepa a todos los empleados, volvimos con reducción de horas y poco a poco se regresa a las jornadas normales”	
10. Ante el paro que realizo Volkswagen, ¿Cómo los afecto? ¿Y ahora si llega la huelga que pasaría?		“Ante el paro sí se reducía la producción, pero como te comenté como nos solo distribuimos a vw de alguna forma se compensa. Ahora con lo de la huelga esperemos que no se levante, porque pasaría lo mismo, se reduce la producción porque todo se detiene, pero los más afectados son los trabajadores	

		de empresas más pequeñas, sobre todo de empresas que tienen relación únicamente con vw porque ahí sí, si se detiene la producción, ellos tienen que parar por completo.”	

Entrevista 7

Entrevista 7 Realizada el 21 de septiembre del 2022. Se realizó por teléfono. Se realizó a trabajadora que participa en la línea de producción de la armadora.			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio
1. ¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		“Entre a trabajar a VW en 2010, soy dentro de lo que cabe nueva y participó en la línea de producción de Tiguan”	
2. ¿Podría platicarme más sobre la empresa misma? ¿Desde cuándo se fundó? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona? ¿Está establecida únicamente en Puebla o cuenta con más sucursales fuera del estado?	“Bueno creo que de la VW se sabe bastante, tengo entendido que llegó desde los sesenta y trabajamos con proyectos en colaboración con otras plantas, algunos con la que está aquí en México y otras en Brasil, además de los contratos que se mantiene con un gran número de proveedoras tanto nacionales como extranjeras”		

3. ¿Podría mencionar algunas de las empresas con las que actualmente trabajan?		“Con exactitud no podría decirte porque no es mi área, pero puedo comentarte algunas Nemak de Monterrey, Siem Cars que de hecho esta empresa es de servicios y colabora con los traslados de las unidades, y , Faurecia una de las más conocidas por su calidad y tamaño, es muy grande, muchas personas buscan trabajar ahí”	
4. ¿Podría mencionar algunas que tenga relación directa con Volkswagen?		**	
5. ¿Algunas medianas o pequeñas empresas con las que laboren? ¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan en ellas?			“La mayoría de las que conozco son las grandes, me parece que varias de las más pequeñas y que fabrican componentes les suministran a las proveedoras más grandes, o sea son parte de la cadena productiva pero no

			trabajan directamente con nosotros aunque podría decir que algunas que nos brindan servicios de limpieza son más pequeñas”
6. ¿Qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar en conjunto con ustedes y las grandes ensambladoras?		“Las más grandes, que llevan años trabajando con vw solo renuevan contratos, hay varias con una larga trayectoria de proveeduría. Además, si lanzan nuevos proyectos de suministros en la mayoría de los casos se les conceden a ellos y en pocas ocasiones se incorporan nuevas por medio de licitaciones abiertas”	
7. ¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas?		“Una de las que más se comentan en estos días por los paros técnicos que existen, es que nuestras jornadas laborales pueden ser modificadas, por ejemplo, pasar de 8 horas a 6 horas o inclusive 4 horas, en el momento que la planta lo disponga y casi sin previo aviso, esto implica que nuestros salarios también se ven afectados”	
8. ¿Ha escuchado quejas por parte		“Claro, todos preferimos trabajar nuestro tiempo de	

de los trabajadores, si es así podría compartir algunas?		trabajo regular y que no se afecte nuestro sueldo, pero no podemos hacer nada, son varias las líneas de ensamblado que se han visto afectadas por más de dos años, de hecho, ahorita estamos en paro técnico”	
9. Finalmente, ante el escenario actual donde la pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios? ¿Qué ha pasado con las proveedoras y las contrataciones?		“Después de que paro la empresa por completo en 2020, se han realizan paros técnicos continuamente, y hasta el día de hoy no se detienen, el tema de ciertos suministros no logra reestablecerse, ya que simplemente no hay. Qué está pasando ahorita, hay un exceso de unidades sin terminar, y ya no se pueden producir más hasta que no lleguen los componentes faltantes.” “Durante la pandemia, ha sido importante que se adapten a los ritmos de trabajado que la armadora maneja, las cosas han cambiado, y los ritmos y cantidades que se reciben de mercancías también”	
10. Ante el paro que realizo Volkswagen, ¿Cómo los afecto? ¿Y ahora como ha vivido esta parte de irse a huelga?		“Cuando se detuvo la producción en 2020, no hubo una reducción en nuestro salario, inclusive paramos por completo y recibimos nuestro salario íntegro por más de dos meses, la reducción en los salarios se da con los paros técnicos que suceden después de ese evento”	

		"Con el tema de la huelga hubo bastante incertidumbre, al final se resolvía un incremento del 9%, y sinceramente para la mayoría de nosotros eso está muy bien, está por encima de la mayoría de las empresas. Lo malo es que con el tema del paro eso no se ve tan reflejado por el recorte tan drástico que tenemos en nuestras horas trabajadas."	

Entrevista 8

Entrevista 8 Realizada el 12 de septiembre del 2022. Se realizó por teléfono. Se realizó a una trabajadora de proveedora dedicada a la producción de autopartes plásticas.			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio
1. ¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		"Llevó casi 1 año" "Yo participo en el área de cromado y pintura"	
2. ¿Podría platicarme más sobre la empresa misma? ¿Desde cuándo se fundó? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona? ¿Está establecida únicamente en Puebla o cuenta con más sucursales fuera del estado?	"Tiene más de 10 años en el país, es una empresa Mexicana-alemana, tiene solo una fábrica aquí en Puebla" "Se especializa en la producción de piezas plásticas con acabados en cromo y pintura"		

3. ¿Podría mencionar algunas de las empresas con las que actualmente trabajan?		"Somos proveedora de VW, General motors, Nissan, Mabe, Ford por mencionar algunas"	
4. ¿Podría mencionar algunas que tenga relación directa con Volkswagen?		--	
5. ¿Algunas medianas o pequeñas empresas con las que laboren? ¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan en ellas?			"Nosotros proveemos a empresas muy grandes y otras más pequeñas nos proveen a nosotros de ciertos materiales, nosotros trabajamos muchos procesos químicos"
6. ¿Qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar en conjunto con		"No podría decirte mucho, pero lo que sí es que deben de cumplir en tiempo y forma, además, cumplir con los requisitos calidad,	

ustedes y las grandes ensambladoras?		son muy cuidadosos en esa parte, en el poco tiempo que llevo en la empresa no he notado problemas, siempre recibimos todo el material en buenas condiciones y en el momento preciso para poder trabajar” “También existen empresas de servicios que colaboran con nosotros, por ejemplos los de mantenimiento de equipos”	
7. ¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas? ¿Es fácil llegar a su trabajo? ¿Cuánto tiempo demora?	“Yo entre recientemente, los contratos son por seis meses, una vez cumplidos, firmas otro igual y específicamente firmas una responsiva por cualquier daño en tu salud, te advierten que el trabajo es de riesgo y participaras en procesos químicos” “Entre los beneficios, es que te dan vales de despensa” “La empresa me queda bastante retirada de casa, hago casi una hora en llegar a mi trabajo, ya que no cuento con un carro propio debo salir con mucho tiempo de anticipación”		
8. ¿Ha escuchado quejas por parte de los trabajadores, si es así podría compartir algunas?		“Sí sobre todo porque todo el personal debería contar con servicios médicos, especialmente por los gases”	
9. Finalmente, ante el escenario actual donde la pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios? ¿Qué ha		“Se que durante la pandemia hubo recorte de personal y poco a poco la empresa ha estado contratado más personal, también sé que muchos llegan a pedir trabajo, es	

pasado con las proveedoras y las contrataciones?		más cuando yo entre tuve que llegar bien temprano, también personas que estuvieron antes regresan y por algún motivo dejaron de trabajar en la empresa regresan otra vez”	
10. Ante el paro que realizo Volkswagen, ¿Cómo los afecto? ¿Y ahora si llega la huelga que pasaría?		“La ventaja con la que cuenta la empresa es que provee a varias empresas y por lo regular se compensa”	

Entrevista 9

Entrevista 9 Realizada el 30 de septiembre del 2022. Se realizó por teléfono. Se realizó a un trabajador del área de ensamble de la armadora.			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio
1. ¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		“Llevo casi 20 años trabajando en planta en área de ensamble”	
2. ¿Podría platicarme más sobre la empresa misma? ¿Desde cuándo se fundó? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona? ¿Está establecida únicamente en Puebla o cuenta con más sucursales fuera del estado?	“Sé que llegó en los años sesenta y antes, la planta estuvo en el estado de México” “En mi caso superviso, parte de ensamblaje”		

3. ¿Podría mencionar algunas de las empresas con las que actualmente trabajan?		"Nuestra línea de proveeduría es muy amplia, desde autopartes hasta servicios, LUK Puebla, TRW, GKN"	
4. ¿Podría mencionar algunas que tenga relación directa con Volkswagen?		--	
5. ¿Algunas medianas o pequeñas empresas con las que laboren? ¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan en ellas?			"La mayoría son grandes"
6. ¡Qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar en conjunto con ustedes y las grandes ensambladoras?		"VW es muy estricto en tema de proveeduría, estándares altos de calidad, entregas a tiempo. La mayoría de nuestros proveedores ya tienen una larga trayectoria con nosotros y saben perfectamente cómo funcionamos, las penalizaciones son muy altas pero la verdad, las proveedoras todas sin excepción son muy comprometidas, en sus entregas programadas nunca fallan"	
7. ¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los	"En mi caso sí cumplo con un turno en específico es el matutino de 8 de la mañana a 5 de la tarde,		

contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas? ¿Es fácil llegar a su trabajo? ¿Cuánto tiempo demora?	pero si por cuestiones de visitas de los supervisores extranjeros o supervisiones en internas debo venir de noche o de madrugada, debo de hacerlo, no es tan común pero sí son unas cuantas semanas al año, estamos muy acostumbrados y siempre ha sido así" "Vivo al sur de la ciudad, aunque tome periférico, en la llegada por lo general hago más de 40 minutos, de vuelta un poco menos"		
8. ¿Ha escuchado quejas por parte de los trabajadores, si es así podría compartir algunas?		"Siempre hay quejas eso siempre pasa, antes de la pandemia que si el salario, que si las horas trabajadas, que si las cargas de trabajo, y ahorita es mucho por el recorte en nuestro salario y porque, aunque el trabajo desde casa para algunos continue es complicado porque hay juntas todo el tiempo y a veces hasta trabajamos más horas de las que trabajaríamos si estuviésemos en planta y nos rompe mucho las actividades fuera del trabajo, es muy complicado lidiar con ello"	
9. Finalmente, ante el escenario actual donde la pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios? ¿Qué ha pasado con las proveedoras y las contrataciones?		"Como te dije hay cambio, nada se regulariza y tampoco se prevé que suceda pronto, los paros que técnicos se dan por el exceso de stock y por la falta de suministro, la falta de suministro parece que continuara todo el 2023" "Durante y después de la pandemia, al menos en mi	

		área son muy pocos los que se han incorporado” “Las proveedoras se adaptan por completo a nuestro sistema, y a lo que VW solicite en cuestión de calidad y cantidad, es todo lo que sé.”	
10. Ante el paro que realizo Volkswagen, ¿Cómo los afecto? ¿Y ahora si llega la huelga que pasaría? ¿Me podría contar algo de las huelgas o movimientos que ha usted le tocó vivir?		“En su momento el paro no nos afectó tanto porque seguimos por un par de meses recibiendo nuestro sueldo, el problema se ha dado después con los paros técnicos, como ya te comenté” “Al final la huelga no estallo, aunque por un momento pensamos que pasaría y vivíamos mucha incertidumbre, en mi caso me han tocado otros movimientos y sabía que podía pasar, otros de mis compañeros que son relativamente nuevos en planta nunca les ha tocado y estaban muy escépticos, al final no nos afectó y pues como sabrás se llegó a un acuerdo” “Sé poco porque como trabajadores no estamos tan adentro de las decisiones, realmente es el sindicato el que participa con esas decisiones y en la mayoría de las veces se busca incrementar nuestro salario, así como pasó esta última vez”	

Entrevista 10

Entrevista 10 Realizada el 3 de octubre del 2022. Se realizó por teléfono. Se realizó a un trabajador de proveedora dedicada a la fabricación de módulos automotrices.			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio
1. ¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		"Llevo 8 años trabajando en la empresa y todo este tiempo he estado en recursos humanos he atravesado las áreas de selección de personal, contratación y despidos"	
2. ¿Podría platicarme más sobre la empresa misma? ¿Desde cuándo se fundó? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona? ¿Está establecida únicamente en Puebla o cuenta con más sucursales fuera del estado?	"Es una empresa transnacional que desde que yo entré a la empresa he observado su crecimiento, a pesar de la pandemia, ha crecido mucho en términos de trabajadores. Está establecida en Huejotzingo" "Nos centramos en componentes de la industria automotriz pero también participamos en la aeroespacial de electrodomésticos"		
3. ¿Podría mencionar algunas de las empresas con		La principal y la más conocida es VW.	

las que actualmente trabajan?			
4. ¿Podría mencionar algunas que tenga relación directa con Volkswagen?		--	
5. ¿Algunas medianas o pequeñas empresas con las que laboren? ¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan en ellas?			Son grandes
6. ¿Qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar en conjunto con ustedes y las grandes ensambladoras?		"Sí existen empresas que colaboran con nosotros, especialmente en servicio de mantenimiento y limpieza, desconozco como se creó el vínculo."	
7. ¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas? ¿Es fácil llegar a su trabajo? ¿Cuánto tiempo demora?	"Cuando entran los trabajadores, firman contratos por un año, después se pueden extender por más tiempo, en ellos hay clausulas específicas como el sueldo que van a percibir, el turno que van a cumplir y las funciones que van a realizar." "La mayoría son contratados directamente con nosotros" "La verdad el tema del traslado no es nada fácil, yo vivo en Puebla y me hago mínimo una hora de llegada y otra al regreso, una ocasión hubo un accidente vial y recuerdo que me tarde más de tres horas en llegar a casa"		
8. ¿Ha escuchado quejas por parte de los trabajadores, si es así podría compartir algunas?		"Como te comenté, me ha tocado ser la persona, o la intermediaria entre los jefes y lo trabajadores para notificar los despidos y es sumamente complicado, a mí en lo personal se me da la indicación de llegar a un acuerdo, que básicamente	

		consiste en que acepten lo que se les ofrece, pero es justo ahí cuando la mayoría exige explicaciones u otra oportunidad, pero en mi caso estoy inhabilitada para ello, claramente hay quejas por este tema”	
9. Finalmente, ante el escenario actual donde la pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios? ¿Qué ha pasado con las proveedoras y las contrataciones?		“A pesar de que durante la pandemia la producción por un momento se detuvo y después regresó paulatinamente, en este momento casi hemo vuelto a la normalidad, no me puedo quejar por eso llevo tanto tiempo trabajando ahí, a pesar del tiempo y la distancia, de los sacrificios, pero considero que mi sueldo en comparación con otros es bueno” “Hoy en día la empresa se encuentra reclutando trabajadores, no deja de crecer”	
10.Ante el paro que realizo Volkswagen, ¿Cómo los afecto? ¿Y ahora si llega la huelga que pasaría? ¿Me podría contar algo de las huelgas o movimientos que a usted le tocó vivir?		“Nuestro principal socio es VW, en este caso como no se realizó la huelga no nos afectó, en caso de que hubiese pasado, los que se ven afectados son exclusivamente los que participan en el área de producción, en mi caso a pesar de todo lo que ha pasado no he parado un solo día porque el tipo de tareas que yo ejerzo dentro de la empresa me lo permiten” “Que yo sepa en la empresa jamás ha ocurrido algún	

		tipo de movimiento por parte de los trabajadores”	

BUAP

Oficio No. SIEP – DEPD/107/2023
Asunto: ***Autorización de impresión***

Mtra. Dulce Gabriela Paz Juárez
Doctorado en Economía Política del Desarrollo
P R E S E N T E.

Por este conducto reciba un cordial saludo, asimismo y de la manera más atenta hago de su conocimiento que se autoriza la impresión de su trabajo de TESIS titulado:

RELACIONES DESIGUALES ENTRE EMPRESAS: SUBORDINACIÓN, DEPENDENCIA Y SUS EFECTOS EN LAS CONDICIONES LABORALES EN LAS INDUSTRIAS AUTOMOTRÍZ Y DE AUTOPARTES EN PUEBLA

Toda vez que ha presentado la liberación del asesor de Tesis y la comisión revisora se ha pronunciado en el mismo sentido.

Sin más por el momento, quedo de Usted.

A t e n t a m e n t e
"Pensar bien, para vivir mejor"
H. Puebla de Z, 06 de junio de 2023

Dr. Alberto Castañón Herrera
Secretario de Investigación y Estudios de Posgrado

c.c.p.- Archivo
D'ACH/cmtp

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

BUAP

Asunto: Término de Asesoría.

DRA. MARÍA EUGENIA MARTÍNEZ DE ITA.
COORDINADORA DEL DOCTORADO EN ECONOMÍA POLÍTICA DEL DESARROLLO
P R E S E N T E

Me permito comunicarle que he cubierto la revisión de la TESIS del Doctorado en Economía Política del Desarrollo, elaborado por la Mtra.

Dulce Gabriela Paz Juárez

Titulada:

RELACIONES DESIGUALES ENTRE EMPRESAS: SUBORDINACIÓN, DEPENDENCIA Y SUS EFECTOS EN LAS CONDICIONES LABORALES EN LAS INDUSTRIAS AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES EN PUEBLA

Dicho trabajo reúne los requisitos necesarios para poder ser sometido al Jurado Revisor.

A T E N T A M E N T E
"Pensar Bien, Para Vivir Mejor"
H. Puebla de Z., a jueves 27 de abril de 2023

DRA. ADA CELSA CABRERA GARCÍA
A S E S O R A

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

BUAP

Asunto: Término de Asesoría.

DRA. MARÍA EUGENIA MARTÍNEZ DE ITA.
COORDINADORA DEL DOCTORADO EN ECONOMÍA POLÍTICA DEL DESARROLLO
P R E S E N T E

Me permito comunicarle que he cubierto la revisión de la TESIS del Doctorado en Economía Política del Desarrollo, elaborado por la Mtra.

Dulce Gabriela Paz Juárez

Titulada:

RELACIONES DESIGUALES ENTRE EMPRESAS: SUBORDINACIÓN, DEPENDENCIA Y SUS EFECTOS EN LAS CONDICIONES LABORALES EN LAS INDUSTRIAS AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES EN PUEBLA

Dicho trabajo reúne los requisitos necesarios para poder ser sometido al Jurado Revisor.

A T E N T A M E N T E
"Pensar Bien, Para Vivir Mejor"
H. Puebla de Z., a jueves 27 de abril de 2023

DR. JUAN REYES ÁLVAREZ
REVISOR

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

BUAP

Asunto: Término de Asesoría.

DRA. MARÍA EUGENIA MARTÍNEZ DE ITA.
COORDINADORA DEL DOCTORADO EN ECONOMÍA POLÍTICA DEL DESARROLLO
P R E S E N T E

Me permito comunicarle que he cubierto la revisión de la TESIS del Doctorado en Economía Política del Desarrollo, elaborado por la Mtra.

Dulce Gabriela Paz Juárez

Titulada:

RELACIONES DESIGUALES ENTRE EMPRESAS: SUBORDINACIÓN, DEPENDENCIA Y SUS EFECTOS EN LAS CONDICIONES LABORALES EN LAS INDUSTRIAS AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES EN PUEBLA

Dicho trabajo reúne los requisitos necesarios para poder ser sometido al Jurado Revisor.

A T E N T A M E N T E
"Pensar Bien, Para Vivir Mejor"
H. Puebla de Z., a jueves 27 de abril de 2023

DR. ALBERTO CASTAÑON HERRERA
REVISOR

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

BENEMÉRITA UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE ECONOMÍA

DOCTORADO EN ECONOMIA POLITICA DEL DESARROLLO

SE APRUEBA LA TESIS:

RELACIONES DESIGUALES ENTRE EMPRESAS: SUBORDINACIÓN, DEPENDENCIA Y SUS EFECTOS EN LAS CONDICIONES LABORALES EN LAS INDUSTRIAS AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES EN PUEBLA

DE LA ESTUDIANTE:
DULCE GABRIELA PAZ JUÁREZ

VOTO REVISOR 1:

DR. CARLOS ABSALÓN COPETE

VOTO REVISOR 2:

PHD MATTIA FRAPPORTI

VOTO REVISOR 3:

DRA. VERÓNICA AYANCE MORALES

VOTO REVISOR 4:

DR. JUAN REYES ÁLVAREZ

VOTO REVISOR 5:

DR. ALBERTO CASTAÑON HERRERA