

Marini, R. M. (1976). "La reforma agraria en América Latina. (Comentarios a la intervención de Michel Gutelman)". *Cuadernos Agrarios*, n.º 4, octubre-diciembre. Recuperado de: <http://www.marini-escritos.unam.mx>

Marini, R. M. (1994). "La crisis del desarrollismo". En: MARINI, R. M. y MILLÁN, M. (coord.) *La teoría social latinoamericana. Subdesarrollo y dependencia*. México, Ediciones El Caballito, t. II.

Marx, K. (1973). *El capital*, México: Fondo de Cultura Económica, t. III.

Ocampo, J. A. y Parra, M. A. (2003). "Los términos de intercambio de los productos básicos en el siglo XX". *Revista de la CEPAL*, n.º 79.

Osorio, J. (2004). *Crítica de la economía vulgar. Reproducción del capital y dependencia*. México: Miguel Ángel Porrúa/UAZ.

Osorio, J. (2016a). *Teoría marxista de la dependencia. Historia fundamentos, debates y contribuciones*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.

Osorio, J. (2016b). *Teoría marxista de la dependencia*. México D.F.: Editorial Itaca/UAM.

Pérez Soto, C. (2008). *Desde Hegel. Para una crítica radical de las ciencias sociales*. México D.F.: Editorial Itaca.

Prebisch, R. (1986). "El desarrollo económico en América Latina y algunos de sus principales problemas". *Desarrollo Económico*, v. 26, n.º 103, pp. 479-502.

Renard, M. C. (s/f). "La regulación del mercado internacional del café: una perspectiva histórica". *Centro De Estudios Mexicanos y Centroamericanos*. Recuperado de: <http://books.openedition.org/cemca/526?lang=es> [consultado el 20 de septiembre 2016].

Rodríguez, O. (1980). *La teoría del subdesarrollo de la CEPAL*. México: Siglo XXI Editores.

Santi, P. (1971). "El debate sobre el imperialismo en los clásicos del marxismo". En: Santi, P. et. al. *Cuadernos de Pasado y Presente*, n.º 10.

## Cadenas globales de valor en la industria del automóvil: la ilusión desarrollista o el desarrollo del subdesarrollo en México

Mateo Crossa

Doctorando en Estudios Latinoamericanos por la UNAM  
y Estudios del Desarrollo por la UAZ  
Correo electrónico: macrosiel@gmail.com

Global value chains in the auto industry: a developmentalist illusion or development of underdevelopment in Mexico

Cadeias globais de valor na indústria automóvel: a ilusão desenvolvimentista ou desenvolvimento do subdesenvolvimento no México

Enviado: 26 de octubre de 2016

Aceptado: 15 de marzo de 2017

### Resumen

Si bien la noción de cadenas globales de valor (CGV) ha sido útil para comprender la dinámica de reproducción de empresas transnacionales, también fue ampliamente apropiada por el mundo académico de las ciencias sociales y organismos internacionales (OCDE, BM, BID, FMI) con el fin de presentarla como una ventana de oportunidades para que las economías subdesarrolladas salgan del atraso. Este trabajo utiliza el caso de México para demostrar que la articulación extendida de las economías mexicanas a las CGV no ha significado una mayor consolidación endógena ni ha cimentado las bases para construir un camino hacia el desarrollo. Por el contrario, se demuestra que el dominio del patrón maquilador-exportador, a través del protagonismo de la

industria del automóvil, ha implicado una monopolización de los ejes de acumulación por parte del capital transnacional, una exclusión tecnológica y una precarización extendida del mercado laboral.

**Palabras clave:** México, cadenas globales de valor, patrón maquilador-exportador, subdesarrollo, superexplotación.

### Abstract

Although the notion of global value chains (GVC) has been useful to understand the global reproduction of transnational corporations, it was also appropriated for the academic sphere of social science and international institutions such as OECD, World Bank, IMF and IDB to present it as a unique opportunity for underdeveloped countries to pull out of their backward conditions. This paper uses the case of Mexico to illustrate that the extended articulation of the Mexican economy to GVC has not signified a push to an endogenous consolidation, nor has it cemented the bases for the construction of a truly development path. On the contrary, it shows that the maquiladora-export pattern of capital reproduction structured through the protagonist role of the export automotive industry has implied an increasing monopolization of the most important economic activities by transnational corporations, technology exclusion and extended labor force precariousness.

**Keywords:** Mexico, global value chains, maquiladora export pattern of capital reproduction, underdevelopment, super-exploitation.

### Resumo

Embora a noção de cadeias globais de valor (GVC) tem sido útil na compreensão da dinâmica da reprodução de corporações transnacionais, também tem sido amplamente apropriada pelo mundo acadêmico das ciências sociais e as organizações internacionais (OCDE, Banco Mundial, BID, FMI) para apresentá-la como uma janela de oportunidades para as economias subdesenvolvidas com o atraso. Este artigo utiliza o caso do México para demonstrar que a articulação generalizada dos CGV nas economias mexicanas não significou uma maior consolidação endógena, nem estabeleceu as bases para construir um caminho para o desenvolvimento. Pelo contrário, mostra-se que a predominância do padrão de maquiladora e exportação através do papel da indústria automóvel levou a uma monopolização dos eixos de acumulação de capital transnacional, a exclusão tecnológica e da precarização generalizada do

mercado de trabalho.

**Palavras-chave:** México, cadeias globais de valor, padrão de empresa maquiladora-exportador, subdesenvolvimento, sobre-exploração.

## Introducción

La expansión de cadenas mundiales de producción y circulación ha detonado la formación y crecimiento de un punto de vista influyente en las ciencias sociales, que apuesta a la necesidad de un eslabonamiento ventajoso de los “países en desarrollo” como palanca para salir del atraso económico. Esta perspectiva sugiere que el crecimiento endógeno nacional y regional, y el desarrollo humano interno se pueden lograr en países subdesarrollados a través de un acoplamiento estratégico (strategic coupling) de las economías atrasadas en las cadenas globales de valor que les permita escalar a etapas productivas de mayor valor agregado y, de esta forma, desarrollar habilidades humanas y tecnológicas para salir del rezago. La formulación nació en los ámbitos académicos con conceptualizaciones teóricas como cadenas globales de valor (CGV) o cadenas globales de mercancías (CGM), y ha sido crecientemente acogida por organismos internacionales como el Banco Mundial, el BID y la OCDE con el fin de justificar teóricamente la promoción de políticas económicas para el mundo subdesarrollado.

En México, esta perspectiva ha sido asumida por grupos de científicos sociales y promotores de políticas económicas, quienes plantean la necesidad del eslabonamiento oportuno de la economía mexicana a las cadenas globales de valor como ventana de oportunidades para el desarrollo nacional. Sugieren que la economía mexicana debe aprovechar el flujo de inversión extranjera creciente para vincularse estratégicamente a las cadenas globales de valor y, de esta manera, encaminarse hacia un mayor desarrollo interno. Argumenta que la articulación de la economía mexicana al capital trasnacional en el marco de las cadenas globales ha permitido condiciones positivas de escalamiento industrial generacional y, en esta lógica, apuesta a la necesidad de fomentar políticas que coloquen a México en una posición de mayor competitividad global (Villalpando, 2004).

Este trabajo argumenta que, si bien la noción de CGV ha contribuido al análisis y mayor entendimiento de la reestructuración de empresas trasnacionales, su ubicación en el mundo del capital, al tratar de descifrar las transformaciones que ocurren en la esfera empresarial, ha dejado de lado la importancia del mundo del trabajo como espacio esencial en la configuración de cadenas mundiales de valor y, como resultado, ha contribuido a una interpretación equivocada de la relación entre desarrollo y subdesarrollo en la economía mundial. Oscurece el papel

que juegan las economías dependientes y las economías imperialistas en el proceso de mundialización de la lógica del capital y, partiendo del presupuesto de que el desarrollo se compone de etapas de crecimiento y consolidación institucional, promueve la idea de que el sistema mundial está conformado por un binomio de economías adelantadas y economías rezagadas. Las primeras han alcanzado una posición de avanzada en el desarrollo de las cadenas globales de valor por los adelantos científicos y técnicos que les permiten involucrarse en etapas productivas de mayor valor agregado, mientras que las segundas se encuentran en los eslabones más rezagados de las cadenas mundiales de valor por la imposibilidad que han tenido de impulsar un proceso de desarrollo industrial local que les permita crecer en el escalafón mundial.

Desde otro punto de vista, si en el centro del análisis ubicamos la relación entre capital y trabajo a nivel mundial, este artículo argumenta que las cadenas globales de valor no se componen por carreras económicas de competencia en la igualdad, en las que algunos se ubican en posiciones más adelantadas que otras, sino que representan articulaciones mundiales organizadas, dirigidas y controladas por el capital monopólico, en las cuales las economías dependientes participan fundamentalmente como proveedoras de fuerza de trabajo superexplotable (Marini, 1972).<sup>1</sup> En este sentido, lejos de representar un espacio oportuno para el desarrollo, la inserción de las economías dependientes a las cadenas globales de valor ha profundizado la deformación de las economías del mercado nacional, ha desarticulado la planta productiva nacional elaborada durante el periodo industrial, ha acrecentado el ejército industrial de reserva y ha desplomado el poder de consumo de la clase trabajadora. Las economías latinoamericanas, particularmente la mexicana, han quedado más descentradas que en los periodos anteriores, sin un proyecto industrial nacional que apueste al bienestar social endógeno, y subordinadas a las decisiones sobre qué y cómo producir formuladas en las casas matrices de empresas globales provenientes del mundo desarrollado.

En la primera parte se exponen los elementos fundamentales de la

1 - No es objeto de este trabajo abordar la amplia discusión sobre la noción de superexplotación. Basta con mencionar que retomo la noción que fuera desarrollada por Ruy Mauro Marini, quien sugiere que la violación del valor de la fuerza de trabajo se compone como el elemento estructural, articulador de las economías latinoamericanas (Marini, 1972).

perspectiva desarrollista de las cadenas globales de valor promovida en México, particularmente las nociones de escalonamiento industrial y desarrollo industrial generacional. En la segunda parte se elabora una crítica a esta perspectiva desarrollista, tomando el caso de México en las cadenas de valor y el crecimiento explosivo de la industria del automóvil para argumentar que, lejos de significar aprendizaje científico y tecnológico nacional, la articulación de la economía mexicana a las cadenas globales de valor privilegia la precarización y pauperización del mercado laboral como la ventaja competitiva principal. México adquiere el papel de enclave productivo para la exportación de plusvalor apropiado por el capital trasnacional. Como resultado se puede vislumbrar un panorama de guerra contra el trabajo, donde impera el desempleo, el subempleo, el trabajo informal y la precarización salarial. En el caso específico de la industria automotriz, México se articula a las cadenas globales con un ejército de trabajadores industriales que recibe uno de los salarios más bajos del mundo en esta rama. Por lo tanto, se arguye que la industria del automóvil, más que representar una condición oportuna para el desarrollo en México, representa, en palabras de Gunder Frank (1967), mayor desarrollo del subdesarrollo.

### 1. Cadenas globales de valor y ascenso industrial: apuntes generales

En el marco de un nuevo sistema mundial de producción articulado por una revolución científico tecnológica, una transformación global del transporte y las comunicaciones, y un nuevo marco institucional de apertura comercial, la noción de cadenas globales de valor formulada por Garry Gereffi (2005) a inicios del siglo XXI revela la emergencia de sistemas manufactureros que se encuentran dispersos pero integrados a nivel mundial. Subraya la distinción geográfica de los procesos productivos que se extienden globalmente con la participación de una red de capitales locales, regionales y trasnacionales que actúan coordinadamente en la esfera de la producción y la distribución del comercio mundial. Desde este punto de vista, las cadenas globales de valor configuran un comercio internacional dinámico que se articula mediante una malla horizontal de productores aislados, en la que los más aventajados se ubican en las esferas del diseño y la innovación productiva, así como en las etapas de mayor intensidad en el uso tecnológico. Por su parte, los capitales más vulnerables se ubican en las etapas productivas de proveeduría, que son intensivas en el uso de la

fuerza de trabajo y productoras del menor valor agregado a lo largo de la cadena productiva total. Por lo anterior, se reconoce que existe una diferenciación global en la composición de capitales que componen las cadenas globales. Los capitales “más desarrollados”, que comúnmente se ubican en economías centrales, producen el mayor valor agregado, mientras que los capitales “más débiles” de economías subdesarrolladas producen el menor valor agregado al ubicarse en la proveeduría de piezas ensambladas prediseñadas. Este punto de vista propone que, mediante un marco institucional adecuado y una política empresarial competitiva, los capitales que se ubican en las etapas más rezagadas se encuentran ante la oportunidad de escalar productivamente (*industrial upgrading*).

Esta perspectiva ha sido ampliamente asumida y difundida por organismos internacionales como el Banco Mundial, el BID y la OCDE desde la idea de que la horizontalidad productiva mundial genera las posibilidades para que productores que únicamente cumplen con funciones de *ensamble* en las cadenas mundiales puedan ascender a una mayor integración endógena que abarque etapas de generación de mayor valor agregado en el proceso productivo. Por ejemplo, el Banco Mundial subraya la importancia que tiene el eslabonamiento productivo y el escalamiento como palanca del desarrollo:

Con un desarrollo dirigido por las CGV, los países generan crecimiento al moverse hacia tareas de mayor valor agregado y al incorporar más tecnología y *know-how* en su agricultura, manufactura y servicios productivos. Las CGV proporcionan a los países la oportunidad de superar su proceso de desarrollo. (Banco Mundial, 2016)<sup>2</sup>

Gereffi define el escalamiento industrial como “el proceso por el cual actores económicos se mueven de actividades de bajo valor a actividades con un alto valor agregado en la red mundial de producción” (Gereffi, 2005: 171). Este proceso evolutivo apunta a hacer mejores productos, hacerlos con más eficiencia o cambiar a actividades de mayor capacidad, “además de incorporar una mejor actitud hacia la innovación y lograr más valor agregado, ya sea entrando a nuevos nichos de mercado de alto valor o a nuevos sectores, o adquiriendo nuevas funciones productivas o de servicios” (Carrillo y López Salazar, 2010: 83). Esto se logra mediante un proceso de transferencia y

2 - Traducción propia del texto original tomado del sitio oficial del Banco Mundial.

aprendizaje tecnológico a través del cual los capitales más atrasados se instruyen por el *know-how* científico y técnico generado por los capitales avanzados para lograr producir bienes con mayor contenido tecnológico (Lall, 2000). En este terreno de avance técnico, el Banco Interamericano de Desarrollo afirma lo siguiente:

La participación en las redes de producción globales también ha sido asociada con otros beneficios, entre ellos el aprendizaje, las transferencias de tecnología y los efectos indirectos de la transferencia de conocimientos (...) la adquisición de diversas formas de conocimientos, entre ellos los técnicos y de gestión, y su mayor difusión, constituyen beneficios adicionales del acceso a las cadenas globales de producción (Blyde, 2014: 10).

Las economías subdesarrolladas podrán involucrarse y competir en etapas de mayor complejidad productiva, apropiarse de mayor valor agregado, incrementar flujos de inversión productiva y ubicarse en posiciones de mayor competitividad en las CGV. Para ello habrán de contar con un apoyo institucional local, regional y nacional que los acompañe con incentivos educativos, fiscales y proteccionistas que apoyen la consolidación de este ascenso industrial empresarial (Gereffi, Humphrey y Sturgeon, 2005). En este sentido, el director de la OCDE, Ángel Gurría, aseguó:

Todos se pueden beneficiar de las cadenas globales de valor y todos nos beneficiaremos más si los gobiernos toman pasos para mejorar este nuevo ambiente de negocios (...) Fomentar el desarrollo y la participación en las cadenas globales de valor es el camino a mayor empleo y crecimiento sostenible de nuestras economías.<sup>3</sup> (OCDE, 28 de mayo de 2013)

Como resultado, la noción de *ascenso industrial*, que nació en círculos académicos de las ciencias sociales, fue apropiada por organismos internacionales que promueven el escalamiento productivo como pivote central para que los países subdesarrollados encuentren caminos para salir de la condición económica rezagada. En este sentido, han construido agendas políticas y financieras basadas el marco analístico de las CGV para justificar su política hacia economías periféricas, sosteniendo que

3 - Palabras del Secretario General de la OCDE, Ángel Gurría, tomadas del sitio oficial de la OCDE.

estas "tendrán el mayor beneficio al fortalecer sus vínculos con las cadenas globales de valor [mediante] la apertura de fronteras y atracción de inversión extranjera" (Banco Mundial, 2016, traducción propia).

### 1.1. Escalamiento industrial en la industria maquiladora. Las desventajas del desarrollismo en México

En los últimos 40 años, la economía mexicana ha cruzado por un proceso de profunda reestructuración marcada por el desarrollo de un patrón de reproducción de capital que privilegia las actividades exportadoras en forma de industria maquiladora y maquiladora disfrazada (Cypher y Delgado Wise, 2012). A partir del mandato presidencial de Miguel de la Madrid (1982-1988), y con mayor fuerza en el periodo presidencial salinista (1988-1994), comenzó a desenvolverse una organización socioeconómica vinculada crecientemente a la economía mundial mediante la producción maquiladora para la exportación hacia mercados extranjeros, particularmente al estadounidense (Puga, 2004). En este periodo la industria maquiladora de exportación se desarrolló como un eje central en la estructuración y organización del conjunto de la economía nacional, a tal punto que actualmente emplea a 2,5 millones de trabajadores y produce 80% del total de las exportaciones (INEGI, 2017a).

Tabla 1. Personal ocupado en la industria maquiladora en miles (1980-2016)

	Personal ocupado	Obreros y técnicos	Personal administrativo
1980*	120	113	7
1985	212	190	13
1990	446	414	33
1993	542	502	40
2000	1.291	1.193	92
2005	1.202	1.111	102
2010**	1.810	1.514	297
2016	2.499	2.102	397

\*Los datos de 1980 a 2005 se utilizaron los datos de la Estadística Económica. Industria Maquiladora de Exportación (INEGI, 2017b).

\*\*Los datos de 2010 y 2016 corresponden a la Estadística Económica, IMMEX (INEGI, 2017a)

Fuente: elaboración propia con datos del INEGI.

En el marco de este creciente protagonismo de la actividad maquiladora, la noción de *escalamiento industrial* ha sido apropiada y ampliamente utilizada por un grupo entusiasta de científicos sociales que promueven la idea de que la economía mexicana debe vincularse ventajosamente con las corrientes de inversiones extranjeras dirigidas por empresas transnacionales y propiciar las condiciones óptimas para que se desarrolle un proceso de *ascenso industrial* nacional. Esta propuesta sugiere que la economía mexicana puede aprovechar la deslocalización productiva mundial y la transferencia de segmentos productivos al territorio nacional como pivote para generar condiciones productivas endógenas que involucren la generación de mayor valor agregado al interior del territorio nacional. Este cuerpo de investigadores argumenta que la "industria maquiladora es un sector de punta de la economía, capaz de 'jalar' con ella el resto de la economía [nacional]" (Cypher y Delgado Wise, 2012: 121). Esta no solo ha crecido en términos cuantitativos, sino que es capaz de generar mejoramientos cualitativos en términos del mercado laboral y de la economía en su totalidad (Carrillo y Barajas, 2007).

Siendo necesario adaptarse a las necesidades de cada época, [la industria de exportación en México] ha tenido que evolucionar pasando de un proceso de ensamble a otro manufacturero, y al establecimiento de centros dedicados a la investigación y desarrollo de alta tecnología. Evolución necesaria si se pretendía mantener la competitividad en términos de costos y calidad frente al exterior (Villalpando, 2004: 324)

Desde este punto de vista, la industria maquiladora tiene el potencial cualitativo de generar un efecto cascada que transfiere el *know-how* y los avances tecnológicos de los eslabones más avanzados a los más rezagados. Según estos autores, la industria maquiladora en México ha pasado de una "primera generación" de ensamblaje simple a una "segunda generación" marcada por el desarrollo de la industria electrónica en la frontera norte, donde se comenzó a utilizar alta tecnología, mayor complejidad organizacional y personal altamente calificado, hasta una "tercera generación" de etapas más complejas donde se promovió la formación de centros de investigación y desarrollo involucrados en el proceso de innovación productiva (Carrillo y Gomis, 2005). Bajo estos parámetros, la maquila se entiende en el marco de un análisis evolutivo y lineal donde se asume que el crecimiento industrial en México ha sido un

proceso progresivo que avanza de una etapa inferior a una etapa superior en las cadenas de valor. Sobre este crecimiento, mencionan que

Las empresas realizan procesos cada vez más complejos, productiva y tecnológicamente hablando; aumentan el número de productos que realizan; cambian de nichos de mercado; incorporan cada vez más innovaciones de proceso y certificaciones internacionales; realizan cada vez más actividades de diseño e ingeniería de producto, y obtienen distinciones por su desempeño en calidad, medio ambiente, seguridad, etc. Además, las gerencias en empresas extranjeras se mexicanizan y toman decisiones cada vez más autónomas de sus matrices. Incluso desarrollan funciones de coordinación de las diversas actividades localizadas en México. En todos estos procesos, las firmas, las gerencias, los ingenieros, los trabajadores y los propios organismos que los representan mantienen un proceso de aprendizaje. Se forman capacidades tecnológicas, organizacionales y humanas dentro de las empresas y en su entorno, que permiten hablar de un aprendizaje colectivo. Todos estos procesos, que pueden resumirse bajo el concepto de *escalamiento industrial (industrial upgrading)* reflejan una realidad: la trayectoria evolutiva de las empresas (Carrillo y Gomis, 2007: 18)

Para López Salazar, Gracida Juárez y Carrillo (2014), la industria del automóvil en México ha pasado por todas las generaciones de crecimiento industrial nacional y ha sido la encargada de inaugurar una *cuarta generación* más avanzada en términos de producción de valor agregado. Para estos autores, la *primera generación* de la industria del automóvil en el país inició hace 40 años a partir del modelo de ensamble simple o intensificación del trabajo manual. La *segunda generación*, a la que llaman "hecho en México", la caracterizan por el "ensamble y manufactura basada en la racionalización del trabajo, actividades con mayor valor agregado y adopción de nuevas tecnologías a través de la adopción-adaptación del Toyota Production System". La *tercera generación* se inauguró a mediados de los años noventa del siglo XX con la apertura del primer centro de investigación y desarrollo de una empresa transnacional automotriz (Centro Tecnológico Delphi) vinculada con la producción manufacturera de las maquiladoras en Ciudad Juárez. Los autores sostienen que "El Centro Técnico de Delphi vino a representar lo que hoy se conoce como las maquiladoras de tercera generación. Posteriormente Valeo, firma francesa

transnacional de autopartes, estableció otro centro técnico, al igual que Visteon". En esta generación están implicadas también las "actividades de investigación, desarrollo y diseño, basadas en la intensificación del conocimiento a través del empleo de ingenieros" (López Salazar, Gracida Juárez y Carrillo, 2014: 171).

Finalmente, la industria automotriz llegó a una *cuarta generación* con la apertura en 2003 de Cactus Automotive Service de México (CAMEX), donde se manejan funciones de logística, de administración de la red de abasto de materiales, de operaciones en planta, de movimiento interno de contenedores en planta y de administración de la cadena de suministro para Toyota Tsucho (López Salazar, Gracida Juárez y Carrillo, 2014).

Estas cuatro etapas marcan los momentos evolutivos de la industria del automóvil en México y, por lo tanto, del conjunto de la industria maquiladora de exportación en México. De ahí que los autores mencionen que el crecimiento progresivo de la industria automotriz en México "ha permitido el desarrollo de capacidades asociadas a factores como el aprendizaje tecnológico, la transferencia de conocimiento, las mejores prácticas y la visión emprendedora, entre otras" (López Salazar, Gracida Juárez y Carrillo, 2014: 180). A este proceso evolutivo terminan por llamarlo *catching up*, dejando la sensación de que, por un lado, el desarrollo es un proceso lineal y progresivo de una etapa menor a una mayor. Por otro lado, consideran que la industria automotriz de exportación en México se convierte en la punta de lanza para el desarrollo económico nacional que jala al conjunto de la industria hacia un avance en las etapas de producción de mayor valor agregado.<sup>4</sup>

## 2. Reinterpretar las cadenas globales de valor: escalamiento industrial o desarrollo del subdesarrollo

El objetivo de los siguientes apartados es el de desmitificar la idea del desarrollo progresivo haciendo una radiografía de la economía mexicana para mostrar que el dominio del patrón maquilador, lejos de generar condiciones ventajosas para el desarrollo nacional, ha provocado una situación de vulnerabilidad en la economía mexicana incitada por su alta especialización productiva para la exportación y por la profunda

4 - *Catching up* es la expresión que se utiliza en la reciente publicación *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI. Reestructuración y catching up* (2014).

precarización y desarticulación del mercado laboral.<sup>5</sup> En primer lugar, se sostiene que, lejos de brindar oportunidades para el desarrollo autónomo y nacional, la prevalencia estructurante del patrón exportador maquilador en México ha provocado una monopolización creciente de la economía nacional por parte del gran capital, donde las actividades estratégicas y dominantes de la economía nacional no solo están volcadas a los mercados externos sino que están siendo controladas por empresas transnacionales. En segundo lugar, se argumenta que, a diferencia del grupo de académicos que reivindican la industria maquiladora como motor de crecimiento en las etapas de valor agregado, la expansión dominante de la industria maquiladora de exportación en México ha implicado lo que Cypher y Delgado Wise llamaron *exclusión tecnológica* para demostrar la poca o nula incidencia que tiene el modelo productivo maquilador en el diseño y la innovación de procesos productivos globales. En tercer lugar, se hace una descripción rápida de la creciente precarización del mercado laboral nacional y la devaluación del poder de consumo de la clase trabajadora para mostrar que el dominio del patrón exportador-maquilador se sostiene sobre la base de una *guerra generalizada contra el trabajo*. Finalmente, en cuarto lugar, se retomará el caso de la industria automotriz en México para explicar que la articulación de la economía mexicana a las cadenas globales de valor tiene la motivación fundamental por parte del gran capital de integrar a una fuerza de trabajo abismalmente más barata que aquella que las empresas transnacionales pueden encontrar en sus países de origen.

### 2.1. México en el patrón exportador-maquilador

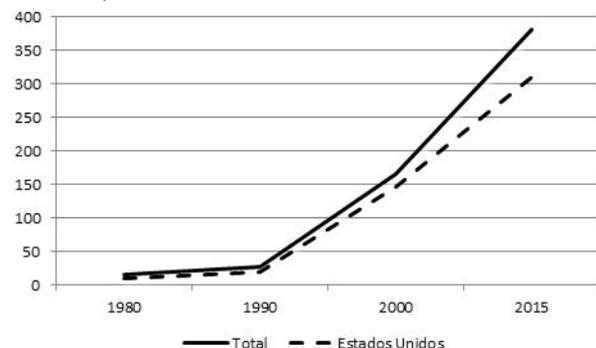
La incorporación de México a la mundialización configuró un escenario económico nacional caracterizado por la desarticulación y el agotamiento del patrón industrial que se había desarrollado durante la etapa del llamado *milagro mexicano* (1950-1970), una apertura comercial que abandonó el proteccionismo estatal del mercado nacional y una reducción pronunciada de los salarios. Motivada por políticas económicas neoliberales que desregularon el marco arancelario para las importaciones, privatizaron empresas estatales, desnacionalizaron la banca y abandonaron el apoyo

5 - Sin negar el vasto abanico de literatura y perspectivas que contiene el desarrollismo, este trabajo hace referencia a la *perspectiva desarrollista* para referirse únicamente a los análisis que apuestan a las cadenas globales de valor como palanca de desarrollo en México.

al sistema de propiedad ejidal y comunitario de la tierra, la reestructuración económica y el surgimiento del patrón exportador maquilador en México implicó una nueva organización económica volcada al exterior (Saxe-Fernandez, 2002; Cypher y Delgado Wise, 2012).

La firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) durante el mandato presidencial de Carlos Salinas de Gortari profundizó la dependencia de la economía mexicana con respecto al mercado estadounidense y promovió una mayor monopolización de las actividades exportadoras más dinámicas (Morales, 2014). En el gráfico 1, no solo es posible observar el incremento exponencial de las exportaciones mexicanas que se multiplicaron veinte veces a partir de la puesta en marcha del TLCAN, sino que se puede detectar la importancia protagónica que tiene EUA para la composición de estas exportaciones, dejando claro que el patrón maquilador vigente en México se ha desarrollado en el marco de lo que Ruy Mauro Marini llamó *integración imperialista de los sistemas de producción* (Marini, 1977), expresada en México mediante una integración subordinada al ciclo económico estadounidense (Morales, 2014).

Gráfico 1. Exportaciones de México entre 1980-2015 en miles de millones de dólares



Fuente: elaboración propia con datos de la UNCTAD (UNCTAD, 2016)

Junto con su aumento exponencial y la creciente dependencia con el mercado estadounidense, las exportaciones se han especializado y concentrado en pocas actividades productivas que, por su importancia en la reproducción del capital en México, se componen como articuladoras de la economía nacional. La tendencia a la especialización productiva

no implica mayor desarrollo endógeno de fuerzas productivas, sino que representa el eslabonamiento a las cadenas mundiales de valor a partir de segmentos del proceso productivo total o etapas de ensamble altamente intensivas en el uso de la fuerza de trabajo. Por lo tanto, los ejes articuladores del capitalismo en México operan sin establecer relaciones orgánicas con el resto de la estructura productiva local, al demandar del exterior bienes de capital, bienes intermedios y materias primas para ser consumidas en el proceso productivo, así como tecnología y diseño (Moura, 2015). Por lo tanto, son ejes de acumulación en el marco de una economía dependiente que se articula al comercio internacional únicamente por las ventajas comparativas que ofrece el país como plataforma productiva más cercana al mercado más dinámico del mundo que es EUA, así como una ventaja competitiva trascendental que es la mano de obra barata.

En la tabla 2 es posible observar los 10 principales productos de exportación según su participación en el total de exportaciones. Según la UNCTAD, de aproximadamente 270 tipos de productos que exporta México al mundo, 10 de ellos representan 48% del total de exportaciones. La industria del automóvil (ensamble-autopartes) es la actividad más importante, con una representación de 23% del total de exportaciones en 2014.

Tabla 2. Exportación de 10 principales productos según participación en total de exportaciones

	1995	2000	2005	2010	2014
<b>TOTAL</b>	100	100	100	100	100
Petróleo y derivados	9,3	9,0	13,2	12,0	9,1
Motores de combustión interna	3,5	2,1	2,3	2,0	2,4
Televisores	3,7	3,5	4,8	6,8	4,2
Equipos de telecomunicaciones	3,8	6,8	5,6	7,0	5,0
Aparatos para circuitos eléctricos	2,6	3,1	2,6	2,1	2,3
Equipos de distribución eléctrica	4,3	4,1	3,5	2,3	2,8
Aparatos y maquinaria eléctrica	4,1	3,9	3,3	2,2	2,5
Vehículos de pasajeros	9,5	9,9	6,3	7,7	8,1
Vehículos de carga	2,3	2,9	3,3	3,5	5,4
Autopartes	3,1	3,5	4,6	4,7	5,8
<b>% DE TOTAL</b>	46,4	48,8	49,5	50,4	47,7

Fuente: elaboración propia con banco de datos de UNCTAD (UNCTAD, 2016)

Junto con una especialización productiva de las exportaciones, también se desarrolló un proceso de concentración y centralización de capital trasnacional en los ejes de acumulación exportadores que actualmente se constituyen como los principales dinamizadores de la reproducción del capital en el país. De las 100 empresas más grandes, 42 son extranjeras y 58 son mexicanas (Expansión, 2015). Estas empresas se concentran en actividades de exportación y en las rúbricas más dinámicas orientadas al mercado interno. En la tabla 3 se puede observar que las actividades automotrices y electrónicas que componen aproximadamente el 30% del total de las exportaciones mexicanas están fuertemente monopolizadas en manos de empresas trasnacionales. En estas dos actividades se ubican 17 de las 100 empresas más grandes de México (Expansión, 2015), las que juntas emplean a 260 mil personas. Siete de las 17 empresas son de origen estadounidense, 2 son japonesas, 2 son coreanas y 3 son mexicanas.

Tabla 3. Empresas más grandes en México en la industria del automóvil y electrónica (2014)

	Sector	País de origen	Empleo
General Motors De México	Automotriz y autopartes	EU	15.072
Chrysler De México	Automotriz y autopartes	EU	10.650
Nissan Mexicana	Automotriz y autopartes	JAP	14.500
Volkswagen De México	Automotriz y autopartes	ALE	17.047
Ford Motor Company	Automotriz y autopartes	EU	11.300
Johnson Controls México	Automotriz y autopartes	EU	27.828
Nemak	Automotriz y autopartes	MX	20.278
Magna International México	Automotriz y autopartes	CAN	24.625
Honda De México	Automotriz y autopartes	JAP	7.500
Lear Corporation México	Automotriz y autopartes	EU	41.000
Metalsa	Automotriz y autopartes	MX	10.000
Samsung Electronics Mexico	Industria electrónica	COR	10.000
Lg Electronics México	Industria electrónica	COR	
Flextronics Manufacturing	Industria electrónica	SING	12.000
Mabo	Industria electrónica	MX	16.611
Jabil Circuit De México	Industria electrónica	EU	7.000
Sanmina-sci Systems de México	Industria electrónica	EU	13.748

Fuente: elaboración propia con datos de la revista *Expansión* (Expansión, 2015)

El aumento y la especialización productiva de las exportaciones, acompañado por un control monopólico de la economía nacional por parte de empresas trasnacionales (extranjeras y mexicanas), permite indicar que el desarrollo dominante de la industria maquiladora en México ha estado lejos de representar un crecimiento endógeno e integral de la industria nacional. Por el contrario, es posible afirmar que las exportaciones no son el resultado de un proyecto autónomo integral de escalamiento industrial, como afirman las posiciones desarrollistas en México antes descritas, sino del escenario descrito por Delgado Wise y Márquez Covarrubias (2009) como neocolonial por el creciente y dominante papel que juegan los capitales trasnacionales en la organización económica del país.

## 2.2. Exclusión tecnológica

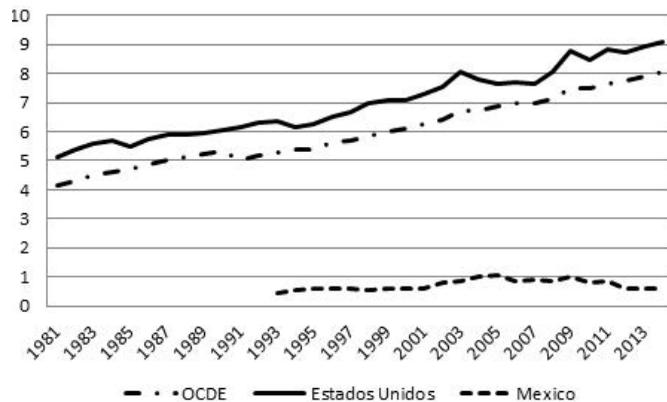
Un segundo elemento que desmitifica la noción de *escalamiento industrial* en México es la posición subordinada de la economía en la planeación de los procesos productivos. El país se ha convertido en plataforma de producción para la exportación sin tener un mínimo de incidencia en el diseño o la forma de producir lo que se exporta (Medina Ramírez, 2004). La economía mexicana se encuentra vinculada con una creciente tendencia a la importación de maquinaria y equipo que sofoca la posibilidad del desarrollo de un sistema nacional de innovación.

Los limitados elementos de lo que generosamente podría etiquetarse como el sistema nacional de innovación están estancados, al tiempo que va incrementando la distancia entre las capacidades tecnológicas de México y las existentes en las naciones que operan en las fronteras del desarrollo tecnológico. El poco avance tecnológico que ocurre en México está en función de una tecnología importada encarnada en maquinaria y equipo (Cypher y Delgado Wise, 2012: 174)

El gráfico 2 muestra el papel rezagado de México en el fomento a la investigación. De los 35 países de la OCDE, México es el que registra menor número de investigadores por cada mil habitantes. Además, muestra una clara tendencia al estancamiento en el número de investigadores en actividades de investigación y desarrollo, mientras que el resto de la OCDE registra una clara tendencia al crecimiento en este material. Este rezago en la formación de investigadores es

acompañado por una falta de control del conocimiento científico-tecnológico. En este sentido, es notoria la gran diferencia de registro de patentes triádicas registradas en EUA y México. En el primer caso, se pasó de casi 8.000 patentes en 1985 a poco más de 14.000 en 2014, mientras que en el segundo caso se pasó de una a 18 patentes triádicas respectivamente (OCDE, 2017c).

Gráfico 2. Número de investigadores por cada mil empleados



Fuente: elaboración propia con datos de la OCDE (OCDE, 2017a)

El precario sistema nacional de innovación en México, si es que se le puede llamar sistema, tiene la característica de presentar una ausencia casi total de la inversión privada en actividades de investigación y desarrollo. En EUA, durante el 2014, el 60% de la inversión en I+D se realizó por el sector privado en 2014, mientras que en México esta participación fue del 23% (OCDE, 2017b). Esto muestra que el capital privado no concibe a México como un centro de desarrollo tecnológico, sino como un territorio maquilador que opera bajo lo que Sturgeon (2009) llama *complete block down model*, que se refiere a un modelo productivo en el que los productos y los procesos laborales se encuentran prediseñados para que el productor solo ejecute la operación.

En lugar de generar desarrollo endógeno de fuerzas productivas que exija inversión en ciencias y tecnología, el patrón exportador-maquilador vigente ha eliminado cualquier proyección nacional en esta materia, quedando a expensas de la innovación de fuerzas productivas

diseñada y patentada en el exterior. Esto ha sido denominado por Cypher y Delgado Wise como *exclusión tecnológica* para referirse a la restringida participación de la economía nacional en la planeación de lo que se produce, cómo se produce y para quién se produce.

El enfoque de exportación-a-toda-costa, vinculado a un proceso de producción carente, en gran medida, de regulaciones e impulsado por y para el capital transnacional —proveniente de Estados Unidos en una abrumadora mayoría— ha conllevado la marginación de la débil base industrial mexicana. Incapaces de participar en este proceso de producción, salvo en muy raras instancias, las capacidades tecnológicas endógenas de México se han atrofiado (Cypher y Delgado Wise, 2012: 141).

Se aumenta la exportación, se aumenta la dependencia con el mercado estadounidense, se especializa la producción en pocos ejes de acumulación para el mercado externo y no se incide mínimamente en la innovación de procesos productivos. Entonces, ¿cuál es la función de México en las cadenas globales de valor? La función fundamental es la de generar plusvalor para ser transferido a las economías desarrolladas (Delgado Wise y Márquez Covarrubias, 2011). En este sentido, no debe sorprender la escasa participación mexicana en el patentamiento o en la inversión en I+D, ya que la motivación que vincula la economía nacional con las cadenas mundiales se encuentra en la etapa intensiva del uso de la fuerza de trabajo para reducir costos laborales en las cadenas de valor.

### 2.3. Precariedad del mundo del trabajo en México: carrera hacia el abismo salarial

La desarticulación y la descomposición de la economía nacional en el patrón exportador-maquilador se expresa fundamentalmente en una precarización generalizada del mundo del trabajo. Mientras crecen las exportaciones, crece correlativamente el ejército industrial de reserva y cae el poder adquisitivo salarial a nivel nacional. Ambas esferas no se presentan separadas una de la otra sino relacionadas intrínsecamente: la apertura comercial neoliberal ha sido motorizada por una guerra contra el trabajo. El desempleo, subempleo, la informalidad laboral y los bajos salarios no son elementos aislados del eslabonamiento de la economía mexicana a las cadenas globales de valor sino parte intrínseca de su reproducción. Por lo tanto, el factor de apalancamiento de la economía

mexicana en el encadenamiento mundial no es el escalamiento industrial, sino la gestación de una fuerza de trabajo altamente precarizada. Por esa razón es posible observar la generalización de empleo precario y desempleo en el mercado laboral nacional.

Según los datos del INEGI, la tasa de desocupación en 2015 representó el 4% de la PEA (2.140.020 trabajadores) y la subocupación, en ese mismo año, el 8% de la PEA, lo que equivale a decir que poco más de 4 millones de personas en el país se encuentran subempleadas, trabajando más de 36 horas semanales y recibiendo ingresos por debajo del salario mínimo, o trabajando menos de 36 horas a la semana sin poder incrementar las horas por no encontrar trabajo. Por otra parte, la tasa de informalidad laboral ocupa el 57% de la PEA, lo que quiere decir que 32 millones de personas económicamente activas en México no reciben prestaciones, seguridad social ni sueldos fijos.<sup>6</sup>

Tabla 4. Poder adquisitivo salarial en México

	Salario Mínimo Diario	Precio Diario de la Canasta Alimenticia Recomendable (CAR)	% de lo que se puede adquirir de la CAR con un mínimo salario	Salario real (1987 - 2015)	Poder Adquisitivo Acumulado (1987 - 2015)
1987	6,4	3,9	164	100	0
2006	48,6	80,8	60	36	-63,3
2015	70,1	206	34	20	-79,2

Fuente: tomado del Centro de Análisis Multidisciplinario (CAM, 2015)

En el caso de la depreciación salarial, se puede observar que el salario mínimo real en México se redujo al 80% desde 1987 a 2015, ya que, mientras el poder adquisitivo salarial en 1987 podía adquirir el 164% de la Canasta Alimentaria Recomendable (CAR), en 2015 solo podía adquirirla el 34% (CAM, 2015). Este escenario extendido de pobreza salarial tiene la contracara de una concentración de ingreso en un reducido porcentaje de la población económicamente activa. En 2016, el porcentaje de la población que recibió un ingreso equivalente a uno o dos salarios mínimos fue de 23 millones de personas, a diferencia del año 2005, en el que ese valor arrojaba 16 millones de personas. El 65% de la PEA en 2016 recibía entre 1 y 3 salarios mínimos, ingreso que no alcanza para adquirir la Canasta Ampliada Recomendable (CAM, 2016).

6 - Elaboración propia con datos del INEGI. <http://www.inegi.org.mx/>

Mientras tanto, la población que recibe más de 5 salarios mínimos se redujo de 4 a 3 millones de personas, es decir, del 10% al 6% de la población económicamente activa, y la población que recibe entre 3 y 5 salarios mínimos se redujo de 7,3 a 6,3 millones de personas, es decir, del 17,6% al 12,5% de la PEA. Por lo tanto, se extiende una precarización salarial en el grueso de la población, al mismo tiempo que se produce la formación de una delgada capa de población con un alto poder adquisitivo. El patrón exportador-maquilador opera en una lógica de concentración de la riqueza en un extremo y de empobrecimiento en el otro. El capital expresa su cara más bárbara en este patrón exportador llevando a la clase trabajadora y al grueso de la población mexicana al límite de la vida, donde "no hay campo de la vida laboral y social del mundo de los trabajadores en donde no se presenten la devastación propiciada por el nuevo patrón en marcha" (Osorio, 2016: 269).

### 3. El caso de la industria del automóvil en el patrón exportador-maquilador

La industria del automóvil es la actividad manufacturera más importante en el patrón exportador-maquilador vigente en México. En 2015, la industria automotriz (ensamblado-autopartes) representaba 4% del PIB nacional y 23% del PIB manufacturero. El 78% de la producción automotriz (ensamble y autopartes) que se realiza en México es para la exportación. En 2015, representó 23,5% de las exportaciones totales y 31% de las exportaciones manufactureras. Del total de exportaciones de esta actividad, el 70% fue dirigido a EUA y el 8% a Canadá, lo que quiere decir que casi el 80% de la producción automotriz se dirige al área norteamericana de libre comercio. En consecuencia, esta actividad contribuye de manera importante a la vinculación dependiente de la economía mexicana a la economía estadounidense (Covarrubias, 2014).

El crecimiento exponencial en corto plazo de la industria del automóvil en México indica un posicionamiento subordinado en las cadenas mundiales de valor. Si las altas exportaciones de automóviles hubieran sido resultado de un proceso de desarrollo endógeno de fuerzas productivas, sería posible rastrear un proceso de desarrollo evolutivo de largo plazo, con planeación, intervención e impulso estatal, así como desarrollo de bienes de capital nacionales. Sin embargo, las exportaciones de la producción automotriz han crecido explosivamente en México porque las fuerzas productivas y los procesos laborales fueron diseñados en el exterior para llegar a México únicamente a ejecutarse y

replicarse (Medina Ramírez, 2004). Lo único que se planea internamente, además de la fuerza de trabajo, es un grado mínimo de infraestructura que permita a las plantas industriales instalarse, transportar la mercancía mediante ferrocarril, carreteras o medios marítimos, y acceder a recursos energéticos como electricidad, gas natural y recursos naturales como agua para ser consumidos en el proceso de producción. Sin embargo, las decisiones estratégicas en torno a lo que se produce, cómo se produce y para quién se produce son preguntas que se responden por capitales monopólicos en sus casas matrices.

Tabla 5. Inversión en R&D en la industria del automóvil en millones de dólares (2010)

	R&D en industria manufacturera	R&D en industria del automóvil
México	1.583	352
EUA	195.824	11.397

Fuente: elaboración propia con datos de OCDE (OCDE, 2017b)

La *exclusión tecnológica* que se observa a nivel económico nacional se reproduce de la misma manera en la rama automotriz. La tabla 5 muestra la diferencia abismal de inversión en investigación y desarrollo en la industria automotriz entre México y EUA. México invierte únicamente 3% de lo que se invierte en EUA en materia de industria del automóvil, a pesar de que la diferencia de número de trabajadores no es tan pronunciada (mientras EUA registraba 908 mil trabajadores, México registraba poco menos de 709 mil trabajadores).

Tabla 6. Industria del automóvil en México

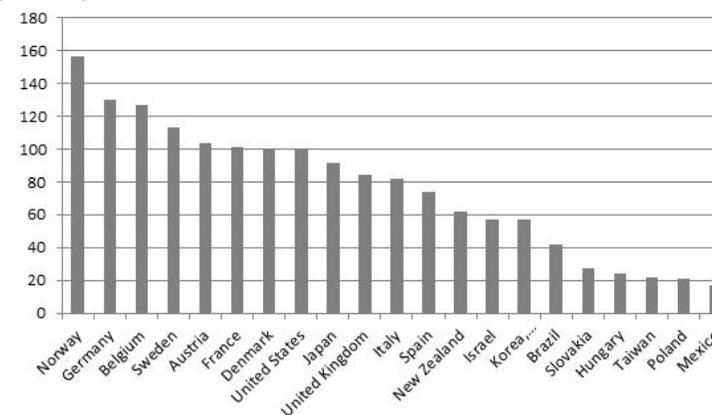
	Personal Ocupado (miles)	Personal de Planta (% de total)	Personal Subcontratado (% de total)	Promedio de Personal Ocupado por Establecimiento	Salario Mensual Promedio de Obreros y Técnicos*
2007	499	83	17	690	6.738
2008	430	80	20	569	6.905
2009	413	78	21	541	7.324
2010	479	76	24	647	7.097
2011	538	74	26	726	7.404
2012	606	75	25	782	7.148
2013	674	76	24	863	6.886
2014	734	76	24	884	6.850

Fuente: elaboración propia con datos IMMEX del INEGI (INEGI, 2017a)

### 3.1. Superexplotación y flexibilización laboral en la industria automotriz

Los costos laborales de la industria automotriz en México son los más bajos del mundo de acuerdo con la veintena de países seleccionados por el Bureau of Labor Statistics en la comparación internacional de salarios. Esto indica cuán rentable es transferir la industria de países desarrollados a México, donde la mano de obra es abismalmente más barata (ver gráfico 3). Tan solo transferir una planta industrial de EUA a México implica reducir costos laborales en un 80%.

Gráfico 3. Diferencia salarial mundial en la industria automotriz. Salarios por hora en dólares (EUA=100), 2013



Fuente: elaboración propia con datos de Bureau of Labor Statistic (BLS, 2017)

Las remuneraciones dentro de la estructura del Valor Agregado en esta actividad se ha reducido del 30% en 2006 al 22% en 2013 (INEGI, 2013). A pesar de que la producción del sector creció un 39% y la productividad creció a una tasa del 4,3% en ese período, las remuneraciones no crecieron de forma correlativa. Esto significa que aumentó la intensidad del trabajo sin que el trabajador se viera recompensado por este crecimiento. Por otro lado, también es posible observar una reducción del promedio salarial entre 2009 y 2014, que va de los 7.324 a los 6.850 pesos mensuales. Esto significa una reducción del 7% en salarios, a pesar de que el número de empleos, la producción y las exportaciones crecieron significativamente. Además, es importante mencionar que en 2014, el 25% de la población ocupada en la industria automotriz

era subcontratada, dejando entrever que hay una capa gruesa de la población obrera que labora en condiciones flexibles, contratada por un intermediario de forma temporal (*outsourcing*), con salarios menores al personal de planta y con menores prestaciones laborales.

En la industria del automóvil, el salario decrece a medida que se descende en la cadena productiva (ensamble-autopartes). De acuerdo con una investigación realizada por Covarrubias (2014), el salario promedio en la industria terminal (OEM) es de 300 pesos por jornada de trabajo, siendo General Motors de San Luis Potosí la que registra el salario más bajo (217 pesos por día) y Nissan de Morelos la que registra el más alto (412 pesos diarios). Pasando a la industria de autopartes, que funciona como escalón de suministro y relación con las empresas ensambladoras, los salarios descienden de forma significativa. Según el estudio, los salarios de las empresas proveedoras de autopartes de primer y segundo nivel (Tier1 y Tier2) descienden aproximadamente la mitad de lo que pagan las ensambladoras y, a su vez, las empresas de tercer y cuarto nivel (Tier3 y Tier4) registran salarios promedio del 64% de las proveedoras de primer y segundo nivel. Esto indica que existe una diferencia salarial importante dentro de la industria automotriz que concentra mayor precarización laboral en la rama de autopartes donde, vale la pena resaltar, labora aproximadamente el 80% de la fuerza de trabajo de la industria automotriz del país.

En el terreno de la organización del trabajo es importante notar que el sindicalismo corporativo en la industria del automóvil se ha convertido en un complemento político de la operación del patrón exportador-maquilador en México. Estrechamente vinculado al aparato estatal ejecutivo, se ha convertido en una red de contención primordial del capital contra el trabajo. Al amparo de estas estructuras de centrales sindicales nacionales como la CTM, CROC y CTC, las empresas trasnacionales han firmado contratos colectivos de protección patronal al margen de los trabajadores. La mayoría de las empresas firman contratos con los sindicatos corporativos antes de abrir las plantas (contratos de protección), de manera que los trabajadores ya se encuentren controlados sindicalmente al ser contratados. Estos contratos de protección benefician las operaciones de las empresas "bajo holgados esquemas de flexibilización que, en general, precarizan las condiciones de contratación logradas en otras firmas o plantas dentro del sector" (Arteaga García, Ramos Hernández y Reyes Sánchez, 2015: 170). De

esta manera, el capital garantiza una estructura sindical burocrática posicionada a favor de las empresas y difícil de desarmar en caso de que los trabajadores decidan organizarse de forma independiente. Para exigir aumento salarial y mejores condiciones laborales, o bien para estallar una huelga, los trabajadores se enfrentan con este guardián patronal que funciona para garantizarle seguridad al capital.

#### 4. Conclusión

El crecimiento explosivo de la industria del automóvil en México se encuentra directamente vinculado con precarización generalizada del mundo del trabajo. Esto se debe a que México refrenda su posición competitiva en la economía mundial ofreciendo mano de obra barata como mayor ventaja competitiva. Es sencillo anunciarlo, pero ofrecerla al capital trasnacional para motivar la inversión extranjera implica promover una organización económica nacional que, en primer lugar, prescindiera de la inversión nacional en pos del desarrollo de fuerzas productivas, innovación, diseño, ciencia y tecnología y, en segundo lugar, amplíe el ejército industrial de reserva, precarice el mercado laboral, fomente el subempleo y el trabajo informal, así como la caída salarial.

Frente al triunfalismo del desarrollismo mexicano que promueve a la maquila como factor de desarrollo en el marco de las cadenas globales de valor, este trabajo demuestra que la articulación de la economía mexicana con los mercados mundiales a través de un crecimiento explosivo de las exportaciones ha significado una desarticulación y una pauperización de las condiciones de reproducción internas. México se ha insertado en las cadenas de valor a través de un patrón exportador-maquilador vigente desde los años setenta que profundiza la dependencia con respecto al ciclo económico, profundiza la dependencia tecnológica y precariza el mundo del trabajo. En este sentido, México se ubica en la estrategia de las empresas trasnacionales de esta actividad manufacturera como una plataforma productiva para la exportación y atractiva fundamentalmente por la posibilidad de violentar el valor de la fuerza de trabajo, es decir, superexplotarla.

Se pudo demostrar que México no tiene un lugar significativo en términos de los avances científicos y técnicos en la industria automotriz y, por lo tanto, difícilmente se pueda hablar de un proceso de ascenso industrial en esta rama. Por el contrario, registra los salarios más bajos a nivel mundial en esta actividad industrial y manifiesta que la

rentabilidad que el capital monopólico encuentra en México son los salarios bajos, abismalmente más bajos que aquellos que se pagan en los países desarrollados.

### Bibliografía

Arteaga García, A., Ramos Hernández, C., y Reyes Sánchez, R. (2015). Modernización productiva y rezago laboral: ¿espacio para la renovación sindical? En: Covarrubias, A. & Arteaga García, A. (eds.) *La industria automotriz en México frente al nuevo siglo. Países, tecnologías, movi­lidades y actores emergentes*. México: UAM-I, Colegio de Sonora, M.A. Porrúa.

Banco Mundial (2016). *Global Value Chains*. Recuperado de: <http://www.worldbank.org/en/topic/trade/brief/global-value-chains> [consultado el 22 de febrero de 2017].

BLS (Bureau of Labor Statics) (2017). *International Labor Comparisons*. Recuperado de: <https://www.bls.gov/fls/#compensation> [consultado el 27 de febrero de 2017].

Blyde, J. S. [coord.] (2014). *Fábricas Sincronizadas. América Latina y el Caribe en la Era de las Cadenas Globales de Valor*. BID.

CAM (Centro de Análisis Multidisciplinario) (2015). Reporte de investigación 116. México: Fábrica de pobres. Cae 77.79% el poder adquisitivo. México: UNAM. Recuperado de: <http://cam.economia.unam.mx/mexico-fabrica-de-pobres-cae-77-79-el-poder-adquisitivo-reporte-de-investigacion-116/>

CAM (Centro de Análisis Multidisciplinario) (2016). Reporte de Investigación 123. México: más miseria y precarización del trabajo. México: UNAM. Recuperado de: <http://cam.economia.unam.mx/reporte-investigacion-123-mexico-mas-miseria-precarizacion-del-trabajo/>

Carrillo, J. y Gomis, R. (2005). Generaciones de maquiladoras. Un primer acercamiento a su medición. *Frontera Norte*, 17(33), 25-51.

Carrillo, J. y Barajas, M. d. R. (2007). Introducción. En: Carrillo, J y Barajas, M. d. R. (eds.) *Maquiladoras fronterizas: Evolución y heterogeneidad en los sectores electrónicos y automotriz (7-16)*. México: Miguel Ángel Porrúa.

Carrillo, J. y Gomis, R. (2007). ¿La maquila evoluciona? ¿Podrá evolucionar en el nuevo contexto? En: Carrillo, J y Barajas, M. d. R. (eds.) *Evolución y Heterogeneidad. Las maquiladoras fronterizas electrónicas y automotrices (17-49)*. México: Miguel Ángel Porrúa/COLEF.

Carrillo, J. y López Salazar, R. (2010). Escalamiento y trabajo: El caso de la industria electrónica de Tijuana. *Frontera Norte*, 22(43), 81-102.

Covarrubias, A. (2014). Explosión de la Industria Automotriz en México: De sus encadenamientos actuales a su potencial transformador. Fundación Frederich Ebert Stiftung, n.º 1. Recuperado de: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/10645.pdf>

Cypher, J., y Delgado Wise, R. (2012). *México a la deriva. Génesis, desempeño y crisis del Modelo Exportador de Fuerza de Trabajo*. México: UAZ-Miguel Ángel Porrúa.

Delgado Wise, R., & Márquez Covarrubias, H. (2009). El sistema migratorio México-Estados Unidos: dilemas de la integración regional, el desarrollo y la migración. En: Delgado Wise, R. D. y Castres, S. (eds.), *Migración y desarrollo: perspectivas desde el sur. México: Miguel Ángel Porrúa*.

Delgado Wise, R., & Márquez Covarrubias, H. (2011). Signos vitales del capitalismo mundial. *Estudios críticos del desarrollo*, 1 (1), 11-50.

Expansión (2015). Las 500 empresas más importantes de México de Expansión 2015. Recuperado de: <http://expansion.mx/rankings/2016/03/29/las-500-empresas-mas-importantes-de-mexico-de-expansion-2015>

Gereffi, G. (2005) [2.a ed.]. The global economy: organization, governance, and development. En: Smelser, N. J. y Swedberg, R. (eds.) *The Handbook of Economic Sociology*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press y Russell Sage Foundation.

Gereffi, G., Humphrey, J. y Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, 12 (1), 78-104.

Gunder Frank, A. (1967). El desarrollo del subdesarrollo. *Pensamiento Crítico*, (vol 7), 159-173.

INEGI (2013). *La Industria Automotriz en México 2013. Serie Estadísticas Sectoriales*. México: INEGI. Recuperado de: <http://www.amdamex.mx/documentosfront/industriaautomotriz.pdf>

INEGI (2017a). *Banco de Información Económica de la IMMEX*. México: INEGI. Recuperado de: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/> [consultado el 24 de febrero de 2017].

INEGI (2017b). Industria maquiladora de exportación (EMIME) 1990 - 2006. México: INEGI. Recuperado de: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/maquiladora/> [consultado el 27 de febrero de 2017].

Lall, S. (2000). The technological structure and performance of developing country manufactured exports, 1985-98. *Oxford Development Studies*, 28(3), 337-369.

López Salazar, R., Gracida Juárez, A., y Carrillo, J. (2014). Complejidad e innovación en proveedores automotrices de logística. La experiencia de CAMEX México. En: Lourdes, Á. Carrillo, J. y González, M. L. (eds.) *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI. Reestructuración y catching up* (170-181). México: UNAM.

Marini, R. M. (1972). *Dialéctica de la dependencia*. México D.F.: Ediciones Era.

Marini, R. M. (1977). La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo. *Cuadernos Políticos*, 12 (abril-junio), 20-39.

Medina Ramírez, S. (2004). La dependencia tecnológica en México. *Economía Informa, informa*, (330), 73-81.

Morales, J. (2014). La fase actual del capitalismo mexicano, Monopolista, transnacionalizado y financiarizado. En: Álvarez, J. E. (ed.) *América Latina en medio de la crisis mundial. Trayectorias nacionales y tendencias regionales*. Buenos Aires: CLACSO.

Moura Breda, D. (2015). *Dependencia tecnológica y reproducción de capital. América Latina en el paradigma electroinformático* (tesis de maestría), UNAM, México.

OCDE (2017a). *Business enterprise R-D expenditure by industry*. Recuperado de: [https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=BERD\\_INDUSTRY](https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=BERD_INDUSTRY) [consultado el 28 de febrero de 2017].

OCDE (2017b). *Gross domestic expenditure on R-D by sector of performance and source of funds*. Recuperado de: [http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=GERD\\_FUNDS](http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=GERD_FUNDS) [consultado el 27 de febrero de 2017].

OCDE (2017c). *Triadic patent families*. Recuperado de: <https://data.oecd.org/rd/triadic-patent-families.htm#indicator-chart> [consultado el 27 de febrero de 2017].

OCDE (28 de mayo de 2013) *New approach to globalisation and global value chains needed to boost growth and jobs, says OECD*. Recuperado de: <http://www.oecd.org/newsroom/newapproachtoglobalisationandglobalvaluechainsneededtoboostgrowthandjobs.htm> [consulta: 27 de febrero de 2017]

Osorio, J. (2016). *Teoría marxista de la dependencia*. México: Ítaca.

Puga, C. (2004). *Los empresarios organizados y el TLCAN*. México: UNAM/Miguel Ángel Porrúa.

Saxe-Fernandez, J. (2002). *La compra-venta de México: una interpretación histórica y estratégica de las relaciones México-Estados Unidos*. México: Plaza y Janes.

Sturgeon, T. et al. (2009). Globalisation of the automotive industry: main features and trends. *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 1(1/2), 7-23.

UNCTAD (2016). *Merchandise trade matrix – detailed products, exports*

*in thousands of dollars, annual.* Recuperado de: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=24738> [consultado el 27 de febrero de 2017].

Villalpando, P. (2004). La evolución de la industria maquiladora en México. *Innovaciones de Negocio*, 1(2), 321–330.

## Un aporte a la discusión sobre la productividad laboral en la industria argentina<sup>1</sup>

*Germán Pinazo, Fernando Córdoba y Nicolás Dinerstein*

Universidad Nacional de General Sarmiento

Correos electrónicos: [germanpinazo@hotmail.com](mailto:germanpinazo@hotmail.com),

[fercordobaeconomia@gmail.com](mailto:fercordobaeconomia@gmail.com), [nico\\_diner@hotmail.com](mailto:nico_diner@hotmail.com)

A contribution to the discussion on labor productivity in the Argentine industry

A contribuição para a discussão sobre a produtividade do trabalho na indústria argentina

Recibido: 13 de noviembre de 2016

Aceptado: 2 de mayo de 2017

### Resumen

Entendemos que existe un consenso en una parte del campo de la economía crítica en la Argentina en torno a la caracterización del sector industrial argentino y, más específicamente, a los problemas derivados de su baja productividad. Desde una visión “agregada” del problema, este tipo de planteos asocian baja productividad, pequeña escala y retraso tecnológico, y sostienen, entre otras cosas, que estos problemas serían una constante de la industria nacional.

Para nosotros, este tipo de caracterizaciones sobre los problemas del sistema industrial argentino adolecen de una serie de problemáticas importantes y desconocen transformaciones sustantivas que han atravesado a la industria en las últimas décadas. Este trabajo busca

1 - Queremos agradecer a los evaluadores por los comentarios que ayudaron a mejorar el artículo y, en especial, a Esteban Maito, quien generosamente compartiera con nosotros los datos de productividad a nivel de planta que fueron tan útiles en nuestro trabajo.