

Autor: Pedro Amaury
Miranda Bello

Maestro en Estudios Sociales. Estudiante del doctorado en Estudios Laborales, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, México. Correo electrónico: pedroamaurymiranda@hotmail.com

LA PROFUNDIZACIÓN DEL PATRÓN DE ACUMULACIÓN DEPENDIENTE DE TIPO ENSAMBLADOR MAQUILADOR

(The depending of the dependent
accumulation manufacturing pattern)

Recibido: 30 de septiembre de 2020.

Aceptado: 31 de octubre de 2020.

Resumen: El objetivo del presente texto es presentar una primera aproximación respecto de los cambios y las tendencias estructurales en el ámbito industrial manufacturero, en el contexto de una compleja crisis sanitaria y económica, y en el marco de la entrada en vigor del acuerdo comercial entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) en lo regional, así como en las disputas comerciales de tipo imperialista entre Estados Unidos y China a nivel internacional.

Palabras clave: división internacional del trabajo, imperialismo, T-MEC, México, manufactura.

Abstract: The intention of this text is to try to present a first approximation on the structural changes and trends in the industrial manufacturing in the midst of the economic and health crisis. Now framed with the entry of the United States-Mexico-Canada Agreement at the regional level (North America) and at the international level with trade disputes - imperialist- between the United States and China.

Key words: International division of labour, imperialism, USMCA, Mexico, manufacture.

Introducción

El objetivo de este texto es presentar una primera aproximación sobre los cambios estructurales del capitalismo mexicano, especialmente en el sector manufacturero. Todo esto bajo una compleja crisis sanitaria y económica en la que se sumergió nuestro país. Asistíamos desde 2018 a una debacle de la producción industrial en México (INEGI, Mayo 2020a) y a escala internacional a una ralentización de la economía (WTO, Agosto 2020), enmarcada a nivel regional (América del Norte) con la entrada en vigor del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) y a nivel internacional en disputas imperialistas.

Estos sucesos presentan características particulares a nivel micro, meso y macro, y al mismo tiempo, vasos comunicantes que nos permiten entender que estamos frente a una cierta "recomposición" de la planta productiva en México, a este proceso lo defino como profundización del patrón manufacturero de tipo ensamblador y maquilador, es una vía engañosa de "industrialización" pues esta fincada exclusivamente en la Inversión Extranjera Directa (IED). Esto implica transformaciones en la geografía



Esta obra está bajo licencia de Creative Commons Reconocimiento-No Comercial 4.0 Internacional. <https://creativecommons/licenses/by-nc-sa/4.0/>



nacional, a partir del arribo de nuevas inversiones en este sector, formación de nuevos corredores industriales, aumento de la proletarianización y un reacomodo de México en la división imperialista internacional del trabajo. Empero, también una configuración específica del sector manufacturero, aún sin que esta configuración sea del todo clara respecto de la posición del gobierno actual del Estado capitalista mexicano hacia la IED, y en general, en sus políticas públicas, ahora tendientes a dinamizar el sur del país. En tanto que los sujetos parteros de la historia, los trabajadores, son sometidos a las nuevas realidades inmediatas en piso de producción, a las que se verán comprometidos, en mayor medida, en años posteriores debido a la presión que ejerce la cadena de suministros de ciertas ramas industriales a escala regional, en su articulación con otras de forma global.

En este artículo se presenta, aún a modo de esbozo, lo que se considera la nueva tendencia en el patrón manufacturero en México, que visto desde los teóricos dependentistas podría entenderse como una desindustrialización “No son las zonas francas [...] las empresas maquiladoras las nuevas envolturas de la industrialización [...] constituyen la expresión [...] de la dependencia [...] conforme profundizan un patrón de acumulación de capital neoliberal” (Sotelo Valencia, 2004, p.14) En este planteamiento no se quiere comenzar una discusión a este nivel, pues excede los límites de este artículo, lo que se pretende es esbozar únicamente un proceso de acumulación de capital manufacturero, donde se profundiza la dependencia a través de la maquila y el ensamble.

Lo anterior se verá reforzado porque el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), la pandemia y la propia disputa comercial entre EU y China, llevarán a México a un cambio cualitativo más que cuantitativo, por lo que representa el sector manufacturero en el país. Este eje se tornará primordial incluso para otros sectores no industriales. Junto con ello, el propio Estado mexicano tendrá que definir de forma más explícita su posición respecto al patrón de acumulación de ensamble y maquila que seguirá el país. Al respecto, el secretario de hacienda ha expresado interés en aprovechar los conflictos comerciales y el propio (T-MEC) para “(...)capturar algunas de las cadenas de valor que van a salir de Asia, China, y que buscarán otros lugares. El lugar natural, para ser absolutamente francos, es México y tenemos que aprovechar eso(...)” (Méndez, 2020. p. 6). Esto se ha visto reforzado por los planes de algunas empresas manufactureras asiáticas, las cuales han manifestado su interés de mover su producción hacia México debido a la guerra comercial y a la pandemia actual (Sumeet, 2020).¹

Un elemento central es el de la fuerza de trabajo en México, el país cuenta con una amplia economía informal que tiende a asfixiarse (INEGI, 2020b) y a reconstituirse (INEGI, 2020c), e incluso, a ser parte del amplio ejército de reserva industrial que puede ser proletarianizado y desproletarianizado según las necesidades del capital. Esto se profundiza con la quiebra de las micro y pequeñas empresas imposibilitadas de ser rescatadas eficientemente, o con poca capacidad de recursos crediticios, todo ello confluirá para alimentar de fuerza de trabajo a las nuevas inversiones en México.

Así, la exposición se presenta en tres partes en la primera se realiza un esbozo teórico; en la segunda se presentan algunos elementos empíricos acerca del patrón dependiente de industrialización; finalmente, en la tercera parte se analiza el problema de la profundización del patrón manufacturero dependiente en el marco del T-MEC, y la actual crisis sanitaria.

1. México se ha posicionado como eje clave para la manufactura de Estados Unidos. Con un gobierno que claramente se ha doblegado ante el temor arancelario, como ocurrió en 2019. Y ahora con la pandemia ante la presión de los corporativos a un proceso de reapertura económica de forma apresurada, entre mayo y junio pasado, al declarar al sector automotriz como esencial entre otros (DOF, Mayo 2020).



1. Atisbos de una nueva división internacional del trabajo.

El capitalismo como modo de producción fundado en la relación de explotación entre capital y trabajo, es en última instancia el elemento básico de todo el metabolismo social (mediaciones primarias entre humanidad y naturaleza, Mészáros István, 2008 p.47). La historicidad del capitalismo ha mostrado sus fases más importantes desde su surgimiento, sin embargo, más allá de los grandes momentos por los que transitó el capitalismo mundial, es menester entender los vínculos establecidos entre las distintas formaciones sociales, sus particularidades y tendencias generales. Ahí es donde este análisis se centra a fin de evitar tres notables errores al entender el capitalismo mundial.

El primero de ellos es entenderlo sin particularidades, confundir sus características en abstracto como lo concreto real; las particularidades son asumidas por todas las formaciones sociales con diferencias mínimas. Aquí aparecen las propuestas tanto críticas como no críticas del capitalismo global, las cuales entienden de forma uniforme a la constitución de clases transnacionales (véase Robinson, 2015 y Frieden, 2006). El segundo derrotero es el particularista, como denomino a las teorías de la variedad y/o modelos de capitalisms (Crouch, 2005). Con sumas diferencias a lo anteriormente expuesto, pero empatados, en parte, en lo teórico-metodológico, aparecen los teóricos regulacionistas, quienes extrapolan lo que ocurre en el piso de producción fabril, especialmente el automotriz, al conjunto de las formaciones sociales (Boyer, Freyssenet, 2001). Finalmente, están algunas propuestas que en un nivel de abstracción meso vehiculan al conjunto de la cadena de suministros con el nivel más macro para comprender las relaciones sociales de producción a escala planetaria.

A partir de esta última concepción, retomo el concepto de cadenas globales de valor (CGV), desde estos teóricos se ha señalado que las CGV vinculan a las empresas, trabajadores y consumidores del planeta, así se crean oportunidades para los países en desarrollo (Gereffi, 2015, p.27). Estas oportunidades a la vez pueden generar cierto escalamiento en la cadena de valor, de las actividades básicas de ensamble con mano de obra no calificada a otras avanzadas (Gereffi, 2018, p.15). Pero como bien se han criticado “El marco teórico de las CGV encubre la localización productiva de actividades de bajo valor agregado en la periferia [...] se asiste a una división del trabajo al interior de las cadenas” (Jiménez Barrera, Sierra Lara, 2017 p.6). Otras propuestas también han demostrado que no ocurre tal escalamiento industrial entre actividades básicas de ensamble a otras avanzadas en conocimientos (De La Garza, 2005).

Existen otros enfoques que logran sortear las deficiencias anteriores, como son las tendencias particularistas que sobredimensionan las características institucionales y las propias adjetivaciones derivadas del piso de producción; la relativización del capitalismo, en cuanto a su constitución de globalidad, las cuales no encuentran diferencias —especialmente en temas de dominio y/o dependencia— entre el capitalismo europeo, asiático o latinoamericano; y las propuesta de las CGV que muy optimistamente plantean la integración de países como el nuestro en las “cadenas globales de valor”. Estos enfoques se limitan a mostrar una división entre las cadenas de valor a través de la cual se hace explícita la nueva división del trabajo “(...)dónde la periferia se especializa en algunas actividades industriales, básicamente en el uso de fuerza de trabajo, mientras el centro conserva la primicia de los cambios tecnológicos” (Jiménez y Sierra, 2017, p. 9). Esta teoría de la nueva división internacional del trabajo nos permite entender la articulación concreta del capitalismo mexicano a escala internacional, así como las relaciones más específicas entre países dependientes e imperialistas.

Sin embargo, la propuesta de la nueva división internacional del trabajo requiere ajustes para el tiempo actual, como precisaremos más adelante. Podríamos resumir básicamente su idea original como sigue:



(...) por primera vez en la historia de la economía mundial [...] la industria de transformación puede producir para el mercado mundial, en forma rentable, en gran escala (...) en los países en desarrollo. (...) la producción de mercancías se fragmenta cada vez más en producciones parciales que se someten, a nivel mundial, a la combinación más favorable de capital y trabajo [...] (Fröbel et. al., 1980, p. 18)

Tres condiciones sustentan la tesis de los autores. Primero, fuerza de trabajo inagotable (ejercicio de reserva industrial) en los países en desarrollo, barata, sustituible, disciplinada y diversa (por género y pertenencia etaria) para las necesidades de la producción. Ésta, tras un corto periodo de formación, puede alcanzar una alta productividad. Segundo, una alta fragmentación del proceso productivo, de esta forma, diversas fases del proceso pueden realizarse por trabajadores poco calificados. Tercero, el desarrollo tecnológico de transportes y comunicación, permitiendo una mayor vinculación y control de las fases del proceso productivo.

Aunado a lo anterior es indispensable comprender el papel en concreto del patrón o patrones de acumulación de capital. Por éste entenderíamos:

"...I) la forma que asume el sistema de fuerzas productivas en el periodo correspondiente; II) las formas y modo de articulación que asume los procesos de producción, distribución, utilización y realización de la plusvalía; III) las formas que asume la heterogeneidad estructural; IV las formas de la dependencia estructural; (...)" (Valenzuela, 1997, p.27)

Desde esta perspectiva, el patrón o patrones de acumulación de capital, es un concepto diferente al concepto de modelo de desarrollo, a diferencia de la concepción de Guillen (2008), para quien son conceptos similares. Pero considero que existen amplias diferencias entre el modelo de desarrollo y el patrón de acumulación concreto de una formación social. Metodológicamente hablando, la limitación más importante es que el modelo no permitiría comprender sectores económicos, sino generalizaciones, las cuales pueden oscurecer otros sectores productivos de una formación social. En tanto que el concepto de patrón de acumulación no solamente permite abstraernos en el más alto nivel para comprender una formación social, sino que además permite bosquejar patrones de acumulación en distintos sectores económicos sin renunciar completamente a la generalidad, incluso enriqueciéndola.

Como se indicó en la introducción, el debate de esta exposición no está centrando en la industrialización o desindustrialización en México, la importancia del debate está en la necesidad de reconocer las contradicciones referidas anteriormente, respecto del viraje de México, a finales de los ochenta y principios de los noventa, a un proceso de acumulación de capital que tenía por objeto la promoción de las exportaciones (Marchand, 2004. p. 244-245). En tanto que la industria nacional prácticamente quedo desaparecida, sea por quiebre, venta, fusión y/o absorción de corporativos extranjeros en diferentes ramos (González M, 1996). En términos estrictamente económicos, el proceso de desindustrialización ha sido confirmado recientemente con diferentes indicadores (González, 2017).

Para este viraje el concepto de patrón de acumulación resulta central. Porque como enfatiza Sotelo (2004, p.41) permite hacer periodizaciones de las épocas del desarrollo del capitalismo y al mismo tiempo comprender variables socioeconómicas en los países dependientes. Sotelo refiere un patrón de acumulación neoliberal, sin embargo, esta exposición no tiene pretensiones



tan grandes, si bien se basa en ciertas premisas de los autores mencionados, la única intención es tener un primer bosquejo del sector industrial manufacturero en la coyuntura actual, con una definición acotada y únicamente útil para este sector.

En ese sentido, esta investigación propone el concepto de patrón de acumulación dependiente de tipo ensamblador maquilador, y distingue entre ensamble terminal y maquila, esto por el peso que tienen los ensambles terminales para el consumo final en bienes duraderos (autos, televisores, computadoras etc.) pero también en partes de cada electro componente, autopartes y diferentes insumos intermedios, es decir trabajos parciales (maquila) para productos de ensamble terminal, sea por encargo, bajo subcontratación o no. Este concepto es apenas una propuesta. En la literatura revisada, pueden darse serias confusiones entre maquila, manufactura, industria y ensamble, como apuntó De La Garza (2005, p.39-39), respecto a la errónea definición de la maquila ciñéndola en aquel tiempo únicamente a la preferencia arancelaria, así cada empresa tiene particularidades pero justo la tarea de la ciencia es abstraerlas y crear conceptos

Aún con todo lo anterior, es claro que no basta el concepto propuesto en este texto de patrón de acumulación dependiente de tipo ensamblador maquilador. Para pasar a otro nivel y dimensión de la realidad productiva del sector industrial, es necesario utilizar un concepto más de piso de producción, el cual permita dar luz y mantener una retroalimentación constante con los conceptos más generales. Esto ayuda a realmente proponer una articulación de la realidad productiva, por lo menos de un sector económico en el país.

Para ello el concepto que ayudaría a entender el nivel micro, es el de configuración socio-técnica. Se trata de un concepto más concreto en piso de producción, el cual permite expresar también, y en parte, las mediaciones e interacciones concretas de nivel meso y macro, junto con elementos subjetivos que llegan a intervenir. En la configuración socio-técnica se articulan elementos como la tecnología, organización del trabajo, relaciones laborales, perfil de la mano de obra y culturas laborales (De La Garza, 2017, p. 14). Esta propuesta resultó de una crítica muy profunda en lo epistémico y lo metodológico a las propuestas de las teorías regulacionistas.

1.1 Nuevos elementos en la división imperialista del trabajo y la situación de México

En cada una de las fases históricas por las que transitó la división internacional del trabajo, hay un cierto encadenamiento (comercial y productivo) asimétrico entre el tipo de producción que se da en los países dependientes e imperialistas. En éste van forjándose distintos patrones de acumulación de capital en cada país con determinadas configuraciones socio-técnicas a nivel de piso de producción, esto permite un continuo reacomodo que se da entre regiones del planeta en gran medida —pero no únicamente— por el propio desarrollo de las fuerzas productivas y por las potencias imperialistas.

En su momento, Lenin (1917, 2015) explicó que el reparto del planeta entre las grandes potencias y asociaciones capitalista se daba por la exportación de capital y el acaparamiento de mercados y materias primas. Empero, más adelante profundizaría en esto Harry Magdoff (1969, p. 23-47) al señalar que para entender al imperialismo hacia falta un esfuerzo que evite la supersimplificación de tipo economicista o militarista, en ese sentido, apunta a la necesidad de entender cómo el capital debe mantener la “puerta abierta” para los negocios —inversión extranjera y/o comercio exterior—, por supuesto, con privilegios para determinados países frente a la competencia de otros, Magdoff explica que la variable tecnológica —sin que sea una determinante absoluta— contribuye a ser un basamento sobre el cuál se construyen también las relaciones de subordinación entre países.



De esta manera, tanto la propuesta, de cierta manera estructural, de la nueva división internacional del trabajo y la precisión sobre el papel del imperialismo en este proceso, brindan insumos para entender el lugar que ocupa actualmente México. Lo que nosotros definiríamos, tomándolo de Poulantzas (1976, p. 58), como “la división social imperialista de trabajo”.

Consideramos que existen elementos para plantear atisbos de una nueva división internacional del trabajo, donde China y Estados Unidos, dos países imperialistas, tienen un peso considerable en estas transformaciones, y han mostrado su interés y urgencia respecto de dos de los elementos que planteaba Magdoff, el aseguramiento de materias primas para el uso tecnológico en países subdesarrollados, y el aseguramiento de mercados abiertos, con preferencias —especialmente en temas arancelarios— a cada uno de ellos para la inversión extranjera directa. Para EUA esto se posibilita por el recién firmado T-MEC. En tanto que para China, esto se posibilita en el Made in China 2025, y en general en toda la serie de políticas que mantiene hacia los países dependientes como aliados estratégicos para vencer las resistencias occidentales (Ríos, 2018, p. 10).

Por otro lado, es importante agregar que en el planteamiento original que esbozaron Fröbel y compañía no se consideraron algunos elementos, sin embargo, estos elementos se visibilizaron con posterioridad, y actualmente, estos nuevos elementos sugieren transformaciones y tendencias diferentes a la división internacional del trabajo que ellos plantearon. A fin de comprender el papel de México, se exponen los siguientes:

Primero, la referencia a los desplazamientos productivos, las relocalizaciones productivas de industrias de ciertos países desarrollados a otros dependientes, pero a condición de la emergencia de nuevos sectores productivos, científico y tecnológicos, especialmente en la informática y digitalización (los grandes de Silicon Valley: Facebook, Amazon, Google etc.).

Segundo, la clara bifurcación de los patrones energéticos —hidrocarburos y eléctrico— que delinearon, en mismos sectores, dos caminos diferentes de industria, por ejemplo, en la industria automotriz y la producción de autos eléctricos.² Para países desarrollados es claramente más posible la transición a autos eléctricos que para países como México (Granda, 2020). En esta rama, China y Estados Unidos lideran la producción.

En el caso de las automotrices “clásicas”, por ejemplo, se han concentrado en invertir en países como México una parte sustancial de la producción de vehículos de combustión interna y desarrollar y producir en las matrices la mayoría de los modelos eléctricos. Aunque no por ello se descarta que haya algunos vehículos eléctricos fabricados en países dependientes, pero sin que sean mayoritarios. Esto en buena medida, debido a las limitantes de infraestructura en los puestos de carga de tipo eléctrico (Engel et.al, 2018), y más importante aún, en cuanto a una fuerza de trabajo calificada, tanto manual como intelectual, que haya dejado la tuerca y el tornillo por el cable y el enchufe.

Tercero, un aumento exponencial de la fragmentación del trabajo, no solo entre la manufactura y la Investigación y Desarrollo (I+D), sino incluso una división internacional del trabajo “intelectual” dentro de la propia I+D. Donde la investigación y el propio desarrollo se fragmentan, pero existe una coordinación y subordinación por las matrices de países desarrollados.

Cuarto, algunos sectores o partes de un proceso industrial estratégico no se deslocalizaron, éstos puede ir desde la producción de lujo hasta ciertos procesos de las industrias militares, de seguridad y ciberseguridad.

Quinto, la masificación en las manufacturas dependientes de ciertos procesos tecnológicos de punta. Sin que pueda generalizarse en todas las áreas de la planta o en todas las plantas de un

2. No es solo Tesla, en EUA se encuentran Lordstown, Nikola, Fisker. Véase Boudette, Kelly (2020). Así como las automotrices de autos eléctricos en China: BYD, BAIC, McGregor Grady. Véase Fortune (2020).



sector o ramo, se corresponde con algunas, muy contadas y que tampoco son predominantes, aunque no por ello inexistentes, como quizás afirmaron en su momento los clásicos de la división internacional del trabajo. Es decir, incluso con inversiones tecnológicas mayores que en las matrices, como es el caso de algunas armadoras automotrices en México, especialmente las alemanas, aunque, como se expresó anteriormente, esto no es generalizable. Dichas inversiones tecnológicas resultan indispensables para mantener la interconectividad entre plantas y para mantener un absoluto control tecnológico sobre donde se asientan las plantas, hacia trabajadores e ingenieros –descalificándolos en muchos casos.

Hoy, la emergencia y la presión por la digitalización, o lo que otros han llamado la Industria 4.0 y la Smart Factory, ha tenido vicisitudes a lo largo del planeta, con una alta contradicción. Es decir, la digitalización antes que un neutral avance tecnológico es una herramienta de control y gestión de las matrices hacia sus filiales. El esfuerzo por instaurarse puede responder a las condiciones de cada país. En Europa, por ejemplo, los estudios muestran un cierto rezago en los avances de la digitalización en su manufactura (Boer et al, 2020, p.46), si bien esto no puede ser completamente generalizable a sus procesos productivos, paradójicamente, muestra una inversión considerable hacia la digitalización de las plantas en países donde tienen subsidiarias.

Por su parte, en el Sur, los procesos de desindustrialización y la emergencia de la reprimarización para la exportación cobran sentido, específicamente la industrialización de armadura o ensamble en Centroamérica y México (Roffinelli, 2020, p. 36). Visto así, el papel de América Latina y México es claro.

2. Elementos empíricos acerca del patrón dependiente de industrialización

México mostró su integración a esta división del trabajo con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Las implicaciones de estos acuerdos comerciales posicionaron a México claramente como un país ensamblador-maquilador y exportador para Estados Unidos. No solamente alimentando sus industrias sino su consumo. Varios elementos permiten confirmar esto, cómo demuestra López Hernández (2020, p.23- 27), la distribución histórica del destino de las exportaciones totales de México se concentra en Estados Unidos en más del 70% desde 1993. Por otro lado, podemos hablar de un patrón de acumulación de capital ensamblador-maquilador debido a la distribución histórica por sector de las exportaciones desde los ochenta, durante este periodo, el predominio exportador petrolero cambió al manufacturero, ocupando este último hoy más del 80% de las exportaciones. Aunado a lo anterior, respecto a la Inversión Extranjera Directa, Estados Unidos ha mantenido una posición dominante desde el TLCAN, junto con otros países que después de la crisis de 2008 aumentaron su participación en la IED total.

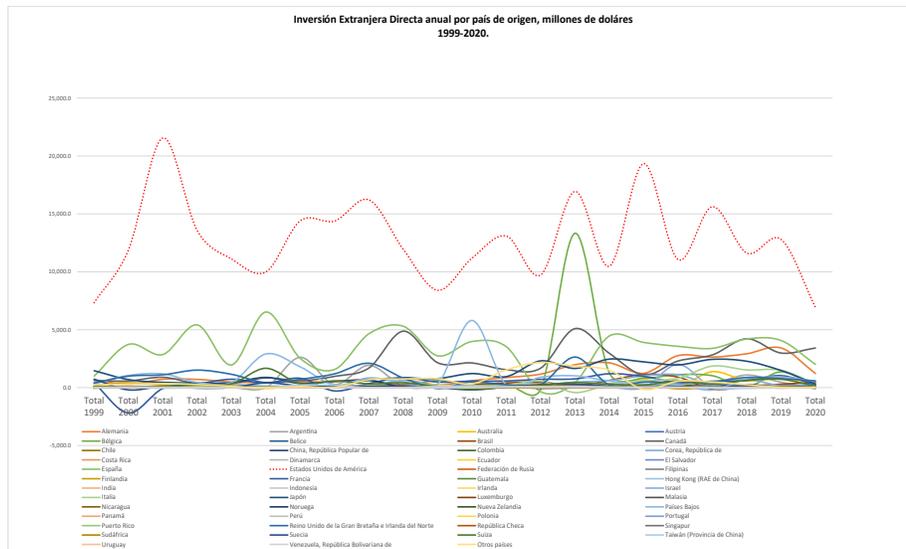
Aún cuando hoy Estados Unidos no mantiene la misma participación respecto a otros países como a finales de los noventa, actualmente, sigue ocupando una posición preponderante, se presenta de la siguiente manera: Estados Unidos (40%), Canadá, España, Alemania y Japón ocupan en conjunto más del 70% de la IED, de 1999 a 2020 (SE, 2020, p.20).

Es necesario recordar que la industria manufacturera de exportación en México ha tenido un crecimiento sostenido en los últimos 30 años. En 2018 representaron tres veces más que en 1994, donde apenas ocupaban 11.5% del PIB (López, 2020, p. 22). Esto, no resulta en modo alguno azaroso. El TLCAN fue primordial en la estimulación de este proceso. Éste y los subsecuentes tratados comerciales de México, junto a una clara política estatal de apoyos fiscales, así como una agresiva contención salarial, contribuyeron al crecimiento de la manufactura. Así



ésta fue haciéndose central en la obtención de divisas representando el principal componente del comercio exterior en los últimos 20 años (Silva, 2018). Junto con ello, se ha observado que una determinante para exportar es la relación entre el PIB manufacturero y el PIB total a nivel estatal. ¿Qué significa esto? Significa que las variaciones de la IED en diferentes regiones del país se correlacionan con la capacidad exportadora. En la región norte hay un efecto favorable de la IED para darse procesos exportadores de las manufacturas, le siguen la región centro norte y centro (Cabral, 2019, p.19). Así, el estímulo de la IED se vuelve menor a medida que se acerca al sur del país.

Gráfico 1



Elaboración propia, con datos abiertos, Información de estadística de la inversión extranjera directa, Secretaria de Economía. El año 2020, aún es parcial pues solo incluyen los dos primeros trimestres.

Junto con lo anterior, el número de personal ocupado (obreros y técnicos) de las empresas, así como el tamaño de la exportación en términos monetarios, se tienden a concentrar en dirección hacia América del Norte, especialmente las medianas y grandes empresas. Los subsectores con esta concentración son la fabricación de equipo de transporte (subsector 336), fabricación de accesorios, aparatos eléctricos y equipo de generación de energía eléctrica (subsector 334) (INEGI, 2015, p.18-21).

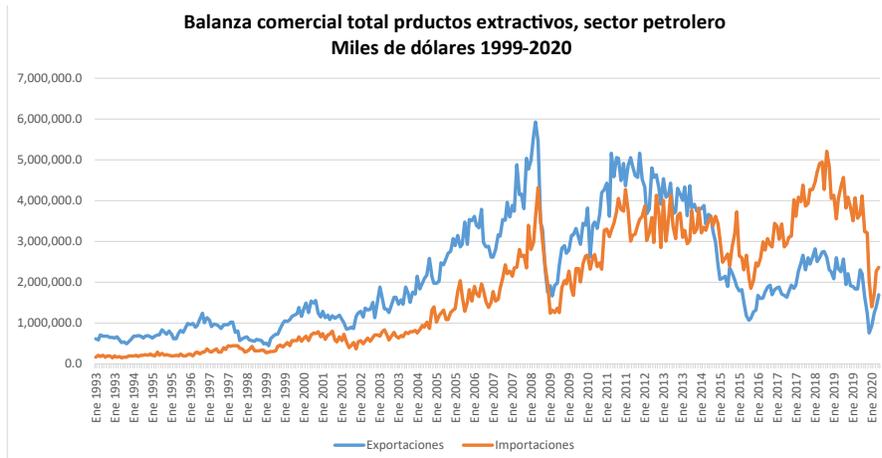
Esto para México representa dos procesos simultáneos, a nivel interno, como se hizo referencia anteriormente, esto se corresponden con la formación de un patrón acumulación de capital manufacturero ensamblador y maquilador de desde hace más de tres décadas; a nivel externo, a la articulación de México a la división social imperialista del trabajo en el ramo manufacturero.

Quizá resulte ilustrativo mostrar el poder del sector industrial manufacturero si tomamos como referencia el declive de la industria petrolera frente al auge de la industria automotriz.

Este mero ejercicio comparativo mostrará justamente la diferencia abismal de la capacidad productiva reflejada en las balanzas comerciales, todo ello producto de políticas del Estado, el cual declinó su soberanía energética, a cambio, posicionó a México como el ensamblador y maquilador de Estados Unidos.

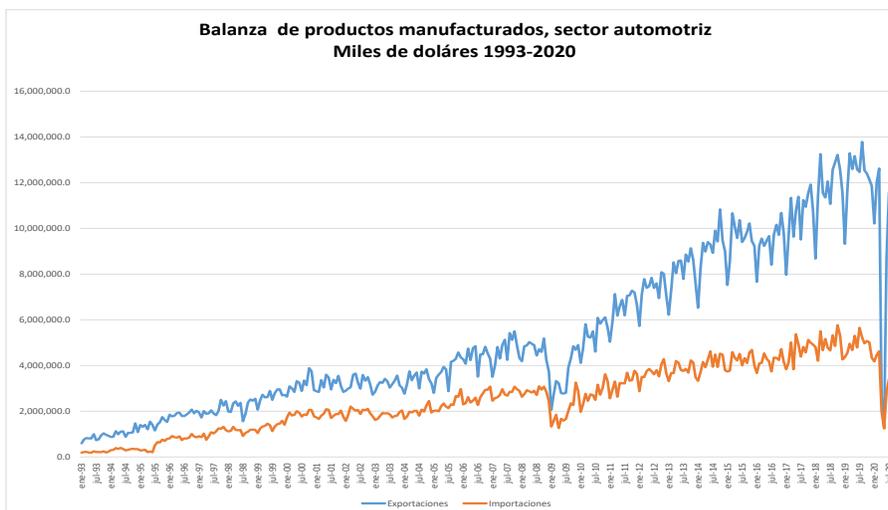


Gráfico 2



Elaboración propia, con base en Sistema de Información Económica Banxico. Balanza comercial de mercancías de México.

Gráfico 3



Elaboración propia, con base en Sistema de Información Económica Banxico. Balanza comercial de mercancías de México.

Pero este superávit comercial del sector automotriz frente al petrolero no solo está relacionado por la paridad del peso frente al dólar. Esto es debido a la capacidad de producción de los obreros y al mismo tiempo a su limitada capacidad de consumo, así como a la contracción en general del mercado interno (Millan, 2020). Esta contracción del mercado interno en bienes de consumo doméstico duradero —no en insumos intra plantas— está basado en la contracción del ingreso de los trabajadores. Se arroja en la exportación de vehículos terminales y de autopartes —insumos para otras plantas, no nacionales— altas tasas de plusvalía.

Casualmente, la crisis del 2008 tuvo una presión considerable en esta transición, pues a partir de ese momento la tendencia no ha cambiado salvo por el freno que puso la pandemia. En términos estrictos, la tendencia tuvo más efecto en la importación que en la capacidad de producir, en este caso, de exportar. Es decir, el repunte de la exportación después de la reapertura fue con-



siderablemente más significativo que en la importación. Y en general, la recuperación del sector automotriz y manufacturero ha sido mucho más rápido que el de otros sectores económicos.

3. T-MEC, crisis sanitaria y profundización del patrón manufacturero dependiente

Con los elementos anteriores podemos plantear las perspectivas que se abren en concreto con el propio T-MEC y la crisis sanitaria, los cuales presionan hacia una profundización del patrón dependiente de ensamble y maquila, eje de la industria en México. Y con ello, presionan también hacia la agudización de la lucha de clases, como veremos más adelante, pues esta profundización no es solo una cuestión cuantitativa sino también cualitativa, por lo que no solo significa que México exporta más mercancías de estos sectores.

Reflexionar desde posiciones críticas a la crisis sanitaria debería por lo menos superar las reducciones economicistas que implicarían pensar a ésta únicamente en función de la contracción de los ingresos, en la caída del PIB y por supuesto en la pérdida de empleos. La pandemia, más allá de esos efectos inmediatos en la esfera del consumo, tuvo una afectación directa en la esfera de la producción. El paro de gran parte de los aparatos productivos a escala planetaria viró las perspectivas geo productivas. En ese contexto, el papel que ocupa principalmente China como clave en la cadena de suministros fue puesta en duda, con ello emergen posibles relocalizaciones (véase el reporte PWC, 2020).

Señalar de forma estricta que las economías se están cerrando quizás pueda resultar demasiado aventurado si consideramos que no hay evidencia suficiente para hablar de que la era posterior a la pandemia traerá consigo una desaparición del libre comercio. Pero lo que sí podemos prever es una cierta recomposición en las cadenas de suministros de la industria manufacturera, quizás una cierta balcanización del libre comercio³ en este sector que está trazado por regiones (Máynez, 2020, p 59). Y es aquí donde el T-MEC ocupa un papel preponderante, pues siguiendo el camino que ocurrió con el TLCAN hay ciertas continuidades, pero también cambios. Éstos se inscriben en los atisbos que alcanzamos a notar en la división imperialista del trabajo manufacturero. Donde México tiene una integración más profunda y desigual con EU. Básicamente los capítulos 4 y 32 — aunque no son los únicos — son centrales para entender el planteamiento anterior.

El Capítulo 4 del T-MEC, respecto a las reglas de origen, es decir, sobre el contenido de valor regional (VCR) que deben poseer las mercancías que crucen algunos de los tres países para ser consideradas como originarias, esto es, producidas en la región de América del Norte. Aquí el punto medular, por la naturaleza del proceso, tiene mayores susceptibilidades en la manufactura a diferencia de productos como vegetales o animales (véase, Capítulo 4, T-MEC, Anexo 4-B). Ahora nos concentraremos en el sector automotriz, por lo que representa para México en el conjunto de las exportaciones manufactureras frente a otras, pero también porque ahí se pusieron las mayores restricciones.

Como se explica en este capítulo 4, el VCR tendrá que aumentar hasta más de 10% para el 2023. Es decir, se pasará del 62.5% de VCR que planteaba el TLCAN frente el 75% que plantea el T-MEC para 2023 para gozar de beneficios arancelarios, es decir, de un trato de mercancía originaria.

3. Contrariamente a la tendencia a la alza hacia una globalización de las cadenas de suministro, con tránsito de mercancías con preferencias arancelarias, una balcanización implicaría la reducción de estas preferencias fortaleciendo las cadenas pero solo a nivel regional.



Aunque no parezca significativo, altera considerablemente la manera en que las automotrices tendrán que relocalizar su cadena de suministro, así como la forma en que los Tier1⁴ tendrán que relocalizarse en alguna región de América del Norte para poder exportar libre de arancel a mercados abiertos, esto es, plantas por proveer. Esto no se presenta de manera inmediata, el aumento es gradual, en 2020 a 66%, en 2021 a 69%, en 2022 a 72% (Artículo 3, 5 y 5, T-MEC. 4-B-1-19). Aunque aquí habría que distinguir entre las partes esenciales, principales y complementarias de los productos automotrices, es decir, entre vehículos pesados o ligeros o autopartes y sus diferencias, es claro el aumento de contenido regional en las mercancías manufactureras, especialmente las del sector automotriz, las cuales dinamitarán las inversiones. Profundizando en el mediano plazo el patrón dependiente de ensamble y maquila.

Junto con lo anterior, otro punto espinoso es en materia de aluminio y acero para el sector automotriz, especialmente para las armadoras de ensamble final más que para las autopartistas (Okabe, 2019, p.55) las cuales deberán cumplir con un 70% producido en la región de América del Norte. Aquí también se augura crecimiento en los sectores metalúrgicos, por lo que es difícil poner en perspectivas si será un crecimiento a través de nuevas inversiones extranjeras, las cuales continuarían con el mismo patrón dependiente o si habrá posibilidades para los productores nacionales. Y si éstos tendrán la capacidad tecnológica para generar insumos suficientes de acero y aluminio de acuerdo a las exigencias de algunas armadoras (KIA, por ejemplo), que muchas veces construye sus modelos en nuestro país con aceros y aluminios avanzados de alta resistencia (Sánchez, 2020).

El capítulo 4 es uno de los aspectos fundamentales para la profundización en el mediano y largo plazo de un patrón dependiente de ensamble y maquila. La trayectoria de nuestro país desde hace 30 años, ha estado fincada en abastecer la dinámica manufacturera y de consumo de EU. Esto lejos de transformarse va a adecuarse bajo los dos elementos, que ya hemos mencionado, la disputa comercial con China y los efectos de la pandemia en las estrategias que sigan las grandes empresas manufactureras. Aquí habría que sumar el artículo 32.10 del T-MEC, el cual señala que el país que busque un acuerdo comercial con otra nación diferente, especialmente de economías que no son de libre mercado, se verá obligado a informar a las partes tres meses antes de iniciar negociaciones con dicho país. Esto resulta sustancial, pues protege la región de América del Norte ante China.

En el mediano y largo plazo, en que estará concretado en parte el T-MEC, es decir para 2023, en cuanto a las reglas de origen, se espera que las naciones firmantes tengan un fuerte impulso a los aparatos productivos. Estratégicamente, Estados Unidos y Canadá, han puesto también mecanismos para evitar que México sea ahora el eje que concentre el grueso de inversiones, como es el Valor de Contenido Laboral (VCL), también incluido en el capítulo 4 y el respeto de los derechos laborales para evitar el dumping salarial, capítulo 23.

En cuanto al VCL se espera que para gozar de preferencia arancelaria para 2023, por lo menos el 40% del valor contenido en un producto automotriz se produzca con salarios de al menos 16 dólares la hora. Sin embargo, si se analiza detalladamente, se observan diferencias que marcan ese aspecto. Al considerar los tres grandes rubros: ensamble, autopartes-proveeduría e I+D, del 40% que se espera de VCL, 5% va para ensamble; para I+D –entre software, Tics y otros, el 10%; y se propone un 25% para autopartes y proveeduría. Por lo que la intención de este apartado no es en absoluto elevar los costos salariales en México, pues el 60% restante del VCL puede fácilmente pagar por debajo de los 16 dólares la hora. Inicialmente, se había pensado en que este apartado buscaba un reshoring sin embargo, ahora pueden abrirse perspectivas para dificultarle el camino

4. Fábricas de proveeduría de autopartes de primer nivel en la industria automotriz terminal. Las cuáles tienen un trato directo con las plantas y no existen intermediarios.



a armadoras asiáticas y/o europeas que no necesariamente tienen plantas finales o de autopartes en Estados Unidos y Canadá, pero que si exportan hacia allá. No obstante, incluso, con este factor en contra, México seguirá siendo preferente. Así lo declararon las armadoras japonesas que preferirían triplicar el salario a los obreros mexicanos que mudarse a Estados Unidos y/o Canadá (Cluster Industrial, 2020). Más allá de creer en esta posibilidad es claro que México, aún cuando algunos académicos (Carbajal, 2020) han estado en contra de esta posibilidad, nuestro país puede ser un partero fructífero de una gran parte de la cadena de suministros de la manufactura de América del Norte.

Con todos los elementos que propone el T-MEC y los elementos que hemos destacado al principio de este texto nos parece importante sugerir las directrices por las que puede caminar el aparato productivo en México. El aumento de contenido regional puede sin duda propiciar nuevos corredores industriales en regiones que apenas comienzan su despegue industrial o aquellas que han mantenido un crecimiento sostenido en este sector, y donde, además, el Estado mexicano es un promotor activo. Todo esto junto con la guerra comercial presionará a las firmas asiáticas y europeas para asentarse en México. Esto tendrá como único resultado, bajo la crisis sanitaria, y tras el estrangulamiento financiero y crediticio para las micro, pequeñas y medianas empresas una ampliación de ejército industrial de reserva en México, a veces oculto en el sector informal, que será necesario proletarianizar cuando lo amerite la inversión y la demanda de mercancías.

4. Conclusiones, cambios y permanencias en las configuraciones socio-técnicas y la relación con el patrón dependiente de ensamble y maquila

La crisis sanitaria y económica, los ajustes que se exigen en el marco del T-MEC, y la digitalización en los procesos manufactureros a escala global—con sus diferencias en relación con la posición que ocupa cada país en la división internacional del trabajo—, sitúan a las configuraciones socio-técnicas en el sector bajo una presión considerable. Lo que sigue a continuación son de cierta manera pinceladas basadas en un par de entrevistas realizadas a trabajadores del sector automotriz (ensamblador terminal y autopartista), del Estado de México, Guanajuato y Puebla. Así como en encuentros surgidos en la visita que hicieron los obreros tamaulipecos a la Ciudad de México a mediados de este año, por la liberación de todos los cargos de su asesora legal. Por la naturaleza aún prematura de estos avances en una investigación mucho más robusta, se omiten los nombres de las empresas referidas. Empero, nos permiten proponer una posible ruta que estaría trazando el capital a nivel de la fábrica.

El proceso de trabajo del ensamble o maquila donde interactúan los trabajadores con los medios de producción (tecnología y herramientas), organización del trabajo, y una cierta cultura laboral es muy importante pues muestra la manera en que el capital opera de manera cotidiana. En tanto que los trabajadores —con determinadas trayectorias laborales y subjetividades—, tienen posibilidades de acción, que aunque no necesariamente sean de confrontación de forma explícita, interfieren en la operatividad que se necesita en el flujo de la línea de producción.

En este sentido, se vuelve elemental comprender como está operando la configuración socio-técnica. Inicialmente De La Garza (2005, p.61-66) había señalado que la maquila mexicana podía ser caracterizada bajo el concepto de un toyotismo precario. Lo que significaba cambios en la organización del trabajo como círculos de calidad, grupos de trabajo, pero con actividades claramente repetitivas de tipo taylorista, donde los trabajadores no participan en el piso y existe una



predominancia del trabajo frente a la tecnología, estas relaciones laborales se aseguran con relaciones laborales de sindicatos corporativos o de protección, permitiendo también el aumento de la subcontratación, alta rotación y por supuesto los bajos salarios.

Posteriormente De La Garza (2017, p.499, 505-506) dejaría el término de toyotismo precario y se centraría por el de lean production, por éste se entiende una técnica administrativa que combina un estricto control tecnológico e informático en el proceso productivo hacia los trabajadores. Esto conlleva a una polarización de las calificaciones, y una intensificación y precarización laboral. Respecto a esto, en otra investigación del sector automotriz, se identificaron diferencias entre las ensambladoras terminales y autopartes. Donde éstas últimas tienen una similitud en cuanto a sus configuraciones socio-técnicas como en las maquilas en general. Básicamente se dividen en dos sectores "(...) un porcentaje pequeño con tecnología elevada, nuevas formas de organización y calificación de la alta mano de obra (Tiers1) y una mayoría (...), tecnologías medias o bajas, bajos salarios, poca calificación de la mano de obra" (De La Garza, 2018, p.301).

En lo empírico inmediato se observan diferencias entre ambos sectores, por ejemplo, en la maquila en el sector automotriz, la autopartista tiene condiciones salariales, tecnológicas y contractuales considerablemente inferiores para los trabajadores. Contrariamente, los que están en las plantas automotrices terminales son quienes tienen condiciones más ventajosas (Hernández Vázquez, 2018, p.57-106)

Sin embargo, en lo que terminan coincidiendo, tanto el ensamble final como la maquila en el piso de producción y en las relaciones intra-planta, es hacia el lean production y hacia un mayor control y subordinación entre los distintos niveles de la cadena de suministros al corporativo (diseña y coordina el ensamble final). Por supuesto, que esto parece evidente en el sector automotriz, y nos sirve heurísticamente para poder comprender las posibilidades en sectores manufactureros no automotrices. Donde podemos hallar rasgos y elementos que permiten entender a la tendencia general del lean production al interno de las plantas y en el control de la cadena de suministros por parte de un corporativo. Para esto se hace indispensable en la mayoría de los casos el Just In Time, Just In Sequence. Así como las pulcras revisiones de calidad del producto, donde las líneas, o la línea de producción como un flujo constante debe evitar a toda costa la mínima interferencia que termine ampliando el ciclo de producción. Lo que se busca es reducirlo y esto reflejado en los puestos de trabajo, en gran medida, es con instauración de distintos mecanismos de control del tiempo, en algunas armadoras se utiliza el Sistema Kronos.

Todo lo anterior aspira por supuesto a grandes procesos de digitalización, que permiten construir redes de control sin necesidad de compartir espacios físicos entre distintas plantas de una misma cadena de suministros o dominados por una matriz en el extranjero. La consecuencia, por supuesto, de todo esto es un aumento en los ritmos y ciclos de trabajo, pues logra sincronizar la producción. En una palabra, un aumento de la explotación, pues las actividades para ser eficientes, en nuestro patrón dependiente de acumulación de capital de tipo ensamblador y maquilador requieren ser repetitivas, intensivas y fácilmente sustituibles entre los operadores, como se ha señalado en algunas entrevistas. Esto fácilmente se nota en la alta rotación de personal. Por eso cuando insistimos en los procesos de proletarianización y el aniquilamiento del empleo micro y pequeño, es por la necesidad de una fuerza laboral fácilmente transferible de asalariado a informal y viceversa.

La crisis sanitaria y económica, ha lanzando a una cantidad considerable de trabajadores del sector manufacturero al desempleo, sea por comorbilidad, por reducción de costos, o por ambas. El resultado en línea de producción puede ser la reducción de plantillas laborales por unidad productiva, aunque no por sector, incluso éste puede aumentar por nuevas inversiones y nuevas plantas. Esta reducción de darse, pueden implicar un número mayor de operaciones por operario



y/o estación de trabajo. En algunas plantas, tras la crisis sanitaria, se perfilaron layouts con un aumento en el espacio entre puestos de trabajo, para tener distanciamiento social (GM, 2020 p.35-36) en otras se hizo evidente el número de actividades extras que tendría que realizar el operador para mantener la higiene, por ejemplo limpiando constantemente su estación de trabajo (VW, 2020 p.9). De haberse completado estos procesos, las cargas de trabajo tenderían naturalmente aumentar por cada operador.

El ejecutivo federal, a dos años de gobierno, y con una crisis sanitaria y económica encima en vez de trazar un plan diferente al actual patrón de acumulación dependiente para el conjunto de los trabajadores únicamente ha condenado al país continuarlo.

Pero quizás la única posibilidad de transformación estructural ahora correrá más que nunca a cargo de los trabajadores. Especialmente de los sectores manufactureros -de tipo maquilador-, no solo por el peso relativamente importante y estratégico que hoy pueden ocupar al ser un engranaje importante de la economía nacional en la generación de divisas sino por su potencialidad en el largo y mediano plazo. Cuando México sea partero de nuevos y extensos corredores industriales, y pueda suplir, en parte, a China. Con ello, los trabajadores mexicanos del sector manufacturero serían, estratégicamente hablando, el motor de América del Norte. Una huelga en México de este sector no solo impactaría a nivel nacional, sino de forma transnacional, pues tendrían que parar otras plantas a nivel internacional, especialmente las norteamericanas que dependen de la cadena de suministros. Este sector en donde se tejen las mayores relaciones de proveeduría esta basadas en el Just In Time y Just In Sequence, que son una solución a la caída de la tasa de ganancia del capital pero una condena tras un ligera afectación, como un paro o una huelga, o simplemente con sabotaje ininterrumpido en la calidad del producto a exportar.

La beligerancia con la que combatieron al movimiento maquilador de la frontera y a su asesoría legal no fue gratuita. Respondió a evitar a toda cosa que éstos pudieran encabezar un proceso organizativo en todo el sector manufacturero. El cuál sería desastroso en años venideros para las corporaciones que se mueven y moverán entre Estados Unidos y México. Pero que paradójicamente un acuerdo comercial firmado como el T-MEC obliga, de cierta manera, a reconocer derechos laborales para lograr evitar el dumping salarial⁵ para intentar un reshoring en EU⁶, que no se verá salvo en los nuevos sectores industriales emergentes, de mucho mayor valor agregado, en los cuales México no tiene importancia alguna.

Resulta imposible solucionar las contradicciones del imperialismo norteamericano con un solo acuerdo comercial como el T-MEC, para ello es necesaria la real política en el mediano plazo. Debido a que existen sectores exportadores de manufactura en México de capital alemán y japonés que para Estados Unidos representan una amenaza, por lo que podrían utilizar los apartados laborales a discreción; mientras que, para sus plantas nativas, pueden ser omisos. Esto permite en el largo y mediano plazo otorgar cargas arancelarias para competidores de la producción norteamericana lo que puede permitir frenar la influencia china. Sin embargo, para las luchas de los trabajadores mexicanos de estos sectores no solo se tratará de escalar los asuntos hasta los paneles laborales que incluye el T-MEC. Se trata fundamentalmente de construir alianzas estratégicas con los trabajadores tanto de Estados Unidos como de Canadá. Todos con la firme amenaza arancelaria hacia cada una de las plantas (que se benefician del tratado pero que paradójicamente violan los capítulos 4 y/o 23) y/o el simple paro de una parte de la cadena de suministros. Con lo cual se podría comenzar a doblar a los corporativos para exigir condiciones laborales dignas.

5. Competencia "desleal" en este caso a través de salarios a la baja para atraer inversiones y/o exportar mercancías a bajo coste.

6. Retornar las empresas manufactureras al país de origen tras una previa deslocalización productiva.



Referencias:

- Boudette Neal, Kelly Kate "Electric Vehicle Markers Find a Back Door to Wall Street" en The New York Times. Agosto. 2020. <https://www.nytimes.com/2020/08/23/business/electric-cars-spac-wall-street.html>
- Boyer Robert, Freyssenet Michel Los modelos productivos. Editorial Lumen. 2001. Argentina
- Cabral René, Alvarado Jorge Alberto (2019) "Determinantes de las exportaciones manufactureras estatales de México, 2007-2015". Banco de México. Documentos de investigación. No. 2019-11.
- Carbajal Braulio (2020) "Desconfían especialistas de que México pueda atraer grandes inversiones chinas" La Jornada, 16 de noviem-bre. 2020. Ciudad de México.
- Chatterjee Sumeet, Lee Yimou Lee, Esposito Anthony "Esclusive: Foxconn, other Asian firms consider Mexico factories as China risks grow" en Reuters Technology News. 21 de Agosto. 2020. <https://www.reuters.com/article/us-mexico-china-factories-exclusive/exclusive-foxconn-other-asian-firms-consider-mexico-factories-as-china-risks-grow-idUSKBN25K17X>
- Cluster Industrial (2020) "Armadoras japonesas prefieren triplicar sueldos en México que mudarse a Estados Unidos" en Cluster Industrial Revista de la Industria Automotriz. Junio 30 2020. <https://www.clusterindustrial.com.mx/noticia/2358/armadoras-japonesas-prefieren-triplicar-sueldos-en-mexico-que-mudarse-a-estados-unidos>
- Crouch Colin "Models of capitalism" en New Political Economy. Vol. 10, No. 4, December. 2005. Routledge.
- De Boer Enno, Fritzen Soren, Khanam Rehana, Lefort Frédéric "Preparing for the next normal via digital manufacturing's scaling potential" en McKinsey & Company The Next Normal The recovery will be digital, digitizing at speed and scale. MacKeinsey Global Publishing. 2020.
- De La Garza Enrique "Los ejes problemáticos en el estudio de las multinacionales" en De La Garza Enrique, Hernández Romo Marcela Configuraciones productivas y relaciones laborales en empresas multinacionales en América Latina. UAM, Gedisa, 2017. México.
- De La Garza Enrique (2018) "Conclusiones: ¿lo que es bueno para la industria automotriz es bueno para México?" en De La Garza Enrique, Hernández Romo Marcela (coord..) Configuraciones productivas y laborales en la tercera generación de la industria automotriz terminal en México MA Porrúa, UAM-I. México.
- De La Garza Enrique (coord..) (2005) Modelos de producción en la maquila de exportación. La crisis del toyotismo precario. Plaza y Valdes, UAM-I. México.
- DOF "Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Técnicos Específicos para la Reapertura de las Actividades Económicas" Diario Oficial de la Federación. 20 de mayo 2020.
- E. Correa, J. Deniz y A. Palazuelos coordinadores. América Latina y desarrollo económico. Editorial Akal. 2008 Madrid
- Engel Hauke, Hensley Russell, Knupfer Stefan, Sahdev Shivika (2018) "Charging ahead: electric-vehicle infrastructure demand". En McKinsey & Company, Automotive & Assembly. <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/charging-ahead-electric-vehicle-infrastructure-demand#>
- Frieden Jeffrey A. Capitalismo global. El trasfondo económico de la historia del siglo XX. Crítica Barcelona. 2006. España.
- Fröbel Folker, Heinrichs Jürgen, Kreye Otto (1980) La nueva division internacional del trabajo, paro estructural en los países industrializados e industrialización de los países en desarrollo. Siglox XXI Editores. México



- General Motors (2020) Regresando a trabajar con confianza. Guía de estrategias operativas Covid-19. Documento PDF.
- Gereffi Gary "América Latina en las cadenas globales de valor y el papel de China" en Boletín informativo techint 350. Sep/Dic. 2015. Argentina
- Gereffi Gary "Políticas de desarrollo productivo y escalamiento: la necesidad de vincular empresas, agrupamientos y cadenas de valor" en Dussel Peters Enrique (coord.), Cadenas globales de valor, Metodología, teoría y debates. UNAM. México. 2018.
- González Arévalo (2017) México ante la desindustrialización de su manufactura. Ediciones del Lirio. México.
- González Marín María Luisa (1996) La industria de bienes de capital en México. IIE, Ediciones el Caballito. México.
- Granda Manu "China encabeza la carrera del coche eléctrico con el 56% de las matriculaciones" El País. 20 de agosto. 2020. https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/08/15/companias/1565882794_679127.html
- Guillén A. "Modelos de desarrollo y estrategias alternativas en América Latina" en http://www.centrocelsofurtado.org.br/arquivos/image/201108311505340.A_GUILLEN3.
- Hernández Vázquez Juan Manuel (2018) "El mercado de trabajo en la industria automotriz mexicana, 1998-2014" en De La Garza Enrique, Hernández Romo Marcela (coord.) Configuraciones productivas y laborales en la tercera generación de la industria automotriz terminal en México MA Porrúa, UAM-I. México.
- INEGI "Indicador mensual de la actividad industrial durante Marzo de 2020" Comunicado de Prensa Núm. 214/20. 12 de Mayo 2020a.
- INEGI "Resultados de la encuesta nacional de ocupación y empleo (nueva edición) (ENOE) cifras oportunas de julio de 2020" en Comunicado de Prensa Núm. 416/20, 3 de septiembre. 2020c.
- INEGI "Resultados de la encuesta telefónica de ocupación y empleo (ETOE) cifras oportunas de abril de 2020" en Comunicado de Prensa Núm. 264/20 1 de junio. 2020b.
- INEGI Perfil de las empresas manufactureras de exportación 2015, síntesis metodológica. Edición 2015.
- Jiménez Barrera Yasmani, Sierra Lara Yoandris (2017) "La inserción internacional en cadenas globales de valor" en Economía y Desarrollo. 158. Número 2.
- López Hernández Diana (2020) "25 años del TLCAN: evolución del sector manufacturero de exportación en México" en Economía Informa 421, Marzo-Abril.
- Magdoff Harry La era del imperialismo, política económica internacional de Estados Unidos. Editorial Nuestro Tiempo. 1969. México.
- Marchand Marco Antonio (2004) "Patrón de industrialización de México subordinado a la maquiladora estadounidense" Espiral, Vol. XI, núm. 31. México.
- Máynez Gil Guillermo (2020) "Globalización 2.0 y las opciones para México, entrevista a con Evodio Kaltenecker, profesor en el Insitituto Tecnológico y de Estudios superiores de Monterrey" en Revista de Comercio Exterior Bancomext. México, China, transformar crisis en oportunidades. Número 24, Octubre-Diciembre.
- Mcgregor Grady "Why this analyst says the future of cars is electric and Chinese" en Fortune, Internacional Junio 10. 2020. <https://fortune.com/2020/06/10/electric-cars-china-future/>
- Mendez Enrique "Esta semana plan de reforma a pensiones; la IP aportaría más" en La Jornada, 31 de agosto. Año 36 Número 12969. 2020. Ciudad de México.
- Mészáros István El desafío y la carga del tiempo histórico. El socialismo en el siglo XXI. CLACSO.



2008. Venezuela.
- Millán Julio Alejandro "Superávit comercial, reflejo de la debilidad económica" en El Universal, 1 de diciembre 2020. <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/julio-alejandro-millan/superavit-comercial-reflejo-de-debilidad-economica>
- Okabe Taku "Nueva regla de origen en el T-MEC" en Revista de Comercio Exterior, Bancomext. Número 18, Abril-Junio. 2019.
- PWC (2020) Más allá de China, hacia una mayor diversificación y eficiencia de costos en las cadenas de suministro. Reporte. <http://explore.pwc.com/mexico-cadenas-suministro-resilientes/Reporte-MX-China>
- Poulantzas Nico (1976) Las clases sociales en el capitalismo actual. Siglo XXI Editores. México
- Ríos Xulio "China: ¿otra globalización?" en Comercio Exterior 15 Julio-Septiembre. 2018.
- Robinson William América Latina y el capitalismo global, una perspectiva crítica de la globalización. Siglo XXI Editores. 2015. México.
- Roffinelli, Gabriela "Nuestra América ante los claroscuros de la crisis capitalista mundial" en Estrada Álvarez Jairo, Jiménez Martín Carolina Geopolítica Imperial, intervenciones estadounidenses en nuestra América en el siglo XXI. CLACSO. 2020. Argentina.
- Sánchez César "Apuesta Ternium al acero para los autos del futuro" En El Financiero 1 de diciembre 2020 <https://www.elfinanciero.com.mx/monterrey/apuesta-ternium-al-acero-para-los-autos-del-futuro>
- Secretaría de Economía "Informe sobre el comportamiento de la Inversión Extranjera Directa (IED), enero a junio del 2020" Agosto 2020.
- Silva García Sergio Antonio (2018) "Industria manufacturera, principal componente del comercio exterior de México en los últimos 20 años" en BBVA Análisis Sectorial. <https://www.bbva.com/es/industria-manufacturera-principal-componente-comercio-exterior-mexico-ultimos-20-anos/>
- Sotelo Valencia Adrián (2004) Desindustrialización y crisis del neoliberalismo, maquiladoras y telecomunicaciones. UOM, Plaza y Valdés. México.
- Textos finales del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). Versión contenida en el Decreto Promulgatorio del T-MEC de 29 de junio 2020. <https://www.gob.mx/t-mec/acciones-y-programas/textos-finales-del-tratado-entre-mexico-estados-unidos-y-canada-t-mec-202730>
- V. I. Lenin El imperialismo, fase superior del capitalismo. Fundación Federico Engels. 2015. España.
- Valenzuela Feijóo, Jose "Cinco dimensiones del modelo neoliberal" en Política y Cultura, núm. 8, primavera 1997.
- Volkswagen de México (2020) Contingencia Covid 19. Documento PDF.
- World Trade Organization. "Goods Barometer confirms steep drop in trade but hints at nascent recovery" en Goods Trade Barometer, World Trade Organization. 19 de Agosto 2020.

