



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE POSGRADO EN CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES
CENTRO DE INVESTIGACIONES SOBRE AMÉRICA DEL NORTE
CENTRO REGIONAL DE INVESTIGACIONES MULTIDISCIPLINARIAS
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ACATLÁN

CAMPO DE CONOCIMIENTO: ESTADOS, INSTITUCIONES Y
PROCESOS POLÍTICOS

LA RELOCALIZACIÓN PRODUCTIVA Y LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ EN MÉXICO: CASO DEL COMPLEJO DE
GENERAL MOTORS EN EL MUNICIPIO VILLA DE REYES,
SAN LUIS POTOSÍ, MÉXICO

TESIS

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
MAESTRO EN ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES

PRESENTA:

LUIS FERNANDO MORA REYES

TUTOR PRINCIPAL:

MAESTRO GUILLERMO OLIVERA LOZANO
CENTRO REGIONAL DE INVESTIGACIONES MULTIDISCIPLINARIAS

CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX., MAYO DE 2022



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*En memoria y en defensa de la
leyenda: “¡Viva Tierra y
Libertad!”.*

Agradecimientos

A la Universidad Nacional Autónoma de México por ser mi casa de estudios desde el bachillerato hasta la maestría.

Al Programa de Posgrado en Ciencias Políticas y Sociales por su confianza, paciencia y apoyo para continuar con mi formación profesional.

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por la beca para desarrollar mis estudios y para la realización de esta investigación. Asimismo, al Programa de Apoyos a los Estudios de Posgrado de la UNAM por los apoyos económicos.

Al maestro Guillermo Olivera Lozano, tutor de mi tesis, por su guía y apoyo para concluir en tiempo y forma mis estudios de maestría.

A la doctora María Xelhuanzi López por inculcar en mí la pasión por los estudios laborales, así como por todo su apoyo, consejo, observaciones y guía.

A los miembros del jurado, el doctor José Othón Quiroz Trejo, el doctor César Armando Salazar López y el doctor Javier Delgadillo Macías, por sus comentarios y apoyo para que pudiera concluir mis estudios de maestría.

A mis profesores del Posgrado por todas sus enseñanzas y observaciones. Esta tesis es una muestra de su trabajo.

A los académicos, a las instancias de gobierno, a las instancias educativas, a las empresas, asociaciones y parques industriales de la entidad potosina por su confianza y apoyo, pues sin ustedes y sus contribuciones esta investigación no habría sido posible. Mi total y eterno agradecimiento por su trato y hospitalidad.

A los habitantes y trabajadores de la entidad potosina por las charlas y la confianza. Ustedes fueron mi fuente de inspiración y, en gran medida, esta tesis les pertenece a ustedes y a todas las y los trabajadores del sector automotriz. Como dijo Durruti: “Somos nosotros los que hemos construido los palacios y las ciudades en España, América y en todo el mundo. Nosotros, los obreros, podemos construir nuevos palacios y ciudades para reemplazar a los destruidos. Nuevos y mejores. No tememos a las ruinas. Estamos destinados a heredar la tierra, de ello no cabe la más mínima duda [...] Pero nosotros llevamos un mundo nuevo dentro de nosotros, y ese mundo crece a cada instante. Está creciendo mientras yo hablo con usted”.

A mis amigos Eder y Paola por tantas horas de risas, charlas y cuidados. Los aprecio infinitamente.

A mi madre y a mi padre por ser mi soporte en las buenas, en las malas y en las peores.

A mi hermana y, muy especialmente, en memoria de mi abuela. Dejaste en nosotros esa fuerza que trasciende generaciones.

Para los nadie, los nada, los que están privados de su libertad, para ustedes trabajadores y trabajadoras es esta tesis.

Índice

Introducción	9
Capítulo I. Elementos teóricos.....	21
1.1 Predominio del Estado mexicano (dimensión política).....	23
1.2 Papel de lo económico (dimensión empresarial).....	31
1.3 La relocalización productiva	35
a) Ventajas competitivas	42
b) Ventajas comparativas	46
c) Ventajas geográficas	48
d) Beneficios y exenciones.....	50
Capítulo II. Elementos metodológicos	53
2.1 El método: elaboración del caso (clasificación de los tipos de caso).....	54
2.2 Sobre la estrategia y las técnicas de recolección de información.....	59
2.3.1 Dimensión política	64
2.3.2 Dimensión empresarial.....	65
2.3.3 La relocalización productiva	66
a) Ventajas competitivas	66
b) Ventajas comparativas	67
c) Ventajas geográficas	68
d) Beneficios y exenciones.....	68
2.3.4 Perfil de los entrevistados.....	69
Capítulo III. Primer plano de estudio: procedencia del “éxito” automotriz en México y su relación con la empresa General Motors de México	73
3.1 Etapas del desarrollo de la Industria Automotriz en México	75
Sección I.....	76
3.2 General Motors.....	76
3.2.1 General Motors y la industria automotriz mundial	77
Sección II.....	84
3.3 Imbricación de las etapas del desarrollo de la Industria Automotriz en México (reflexión analítico-contextual)	84
3.3.1 Primera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1925-1977)	84

3.3.1a. General Motors de México en la primera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1925-1977)	90
3.3.2 Segunda etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1977-1993)	93
3.3.2b. General Motors de México en la segunda etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1977-1993)	98
3.3.3 Primera fase de la tercera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1993-2008).....	102
3.3.3c. General Motors de México en la primera fase de la tercera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1993-2008).....	116
3.3.4 Segunda fase de la tercera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (2008-2019).....	121
3.3.4d. General Motors de México en la segunda fase de la tercera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (2008-2019).....	138
Capítulo IV. Presentación del caso (segundo plano de estudio): General Motors de México en San Luis Potosí (2008-2019)	143
4.1 La Industria Automotriz en San Luis Potosí y sus características: balance analítico-contextual (introducción al caso)	148
4.2 Dimensiones de estudio aplicadas al caso	164
4.2.1 Dimensión política del caso: papel de lo político en la industria automotriz en San Luis Potosí.....	164
4.2.2 Dimensión empresarial del caso: papel de la General Motors de México en el municipio Villa de Reyes, San Luis Potosí	174
4.2.3 La relocalización productiva: categorías de análisis para comprender el establecimiento de General Motors en Villa de Reyes, San Luis Potosí	179
a) Ventajas competitivas	180
b) Ventajas comparativas	184
c) Ventajas geográficas	192
d) Beneficios y exenciones.....	196
4.2.4 Reflexiones finales en torno a la relocalización productiva.....	198
Conclusiones.....	201
Anexo	205
Fuentes de información consultadas	231
Referencias bibliográficas, hemerográficas y digitales:	231
Bibliografía complementaria:	265

Introducción

El reto en los estudios de la política y del Estado, como se observa, era librarlos, por un lado, del determinismo económico, que los reducía a un burdo reflejo de los intereses económicos de las clases o fracciones de clase en el poder; pero también, por el otro, del sobrepoliticismo, que los ubicaba como parte de una estructura subjetiva encarnada en determinados grupos o personalidades sobresalientes, “carismáticas”, totalmente autónoma del proceso de trabajo capitalista y por arriba de los intereses materiales contenidos en la lucha política de las clases sociales. [...] Hoy día, a más de 40 años de esas publicaciones, no conocemos alguna obra que supere la de Poulantzas, razón por la cual es imprescindible retomarla en las discusiones sobre el Estado o la política, para bien o para mal. [...] El Estado no es una instancia neutral ni asume exclusivamente los intereses de la clase, fracción o burocracia que lo administra. [...] Por Estado de clase entendemos el predominio político que una clase ejerce sobre él, y más precisamente el predominio que impone al conjunto de las relaciones sociales por su conducto.

David Álvarez Saldaña¹

El principal desafío al que se enfrenta esta investigación yace en que el objeto de estudio no solo cuenta con una amplitud de escala global, sino también en sus múltiples acepciones, en que se gesta a través de diferentes temporalidades y espacialidades y que puede abordarse desde diversos enfoques así como dimensiones de estudio. Por tal suerte, con miras a colocar límites y parámetros espaciotemporales y contextuales, se propone responder cómo y por qué se gesta el proceso de la relocalización productiva a través de un estudio de caso, de *alcance genérico* y de *naturaleza ejemplar*, relacionado con la empresa automotriz General Motors de México (GMM), específicamente, sobre su Complejo en Villa de Reyes, San Luis Potosí.

Con la finalidad de explicar y describir cómo y por qué se gesta este proceso, la actual investigación propone abordar estas incógnitas a partir de *dos planos de estudio*. Se plantean dos planos, pues, producto del proceso de la investigación, se considera sumamente peligroso solo atender este objeto como un proceso global o como el mero traslado de la producción de un sitio hacia otro. Estos dos enfoques únicamente simplifican el proceso de la relocalización productiva, al reducirla a una consecuencia *obvia*, y hasta fortuita, de las mismas tendencias del capital: la acumulación y la generación de ganancias.² De no tomar en cuenta estas precauciones, esta tesis habría desarrollado algo sumamente general, en donde se habrían pasado por alto el tiempo y el lugar desde el que se escribe, así como los múltiples factores y agentes que han participado durante la historia de la Industria Automotriz en México (IAM), de la GMM o de la misma relocalización productiva.³

Como parte del primer plano, se sitúa la actual investigación en dos dimensiones de estudio (históricamente paralelas) que permiten no solo articular los múltiples agentes y factores, sino también responder cómo y por qué se gesta la relocalización productiva. Por un lado se halla la dimensión política (en la instancia de lo político), mediante la cual, el

¹ David Álvarez Saldaña. *Crítica de la teoría económica y política en México*. México: Ediciones El Caballito, 2011. pp. 402-403, 418.

² Para más información sobre las tendencias del capital véanse Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 3. T. 1. México: siglo veintiuno editores, 2013. pp. 891-954; Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 2. T. 1. México: siglo veintiuno editores s.a., 2013. pp. 574-584; Luis Fernando Mora Reyes. *En defensa del trabajo: Caso Uber (tesis que para obtener el título de Licenciado en Ciencias Políticas y Administración Pública, opción Ciencia Política)*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 2019. pp. 17-25; Daniel Bell. *El Advenimiento de la sociedad post-industrial*. España: Alianza Editorial, 1994. pp. 27, 149-154.

³ *Op., Cit.*, p. 405.

Estado mexicano, a través del gobierno en sus tres niveles, sus instituciones y funcionarios, ha jugado un papel *predominante* —en el sentido poulantziano— al facilitar y regular el establecimiento y paulatino desarrollo de la IAM. Como se verá en esta investigación, el Estado en México, siempre congruente con su carácter de clase⁴, ha desempeñado funciones políticas y económicas que han rebasado el mero tema regulatorio o el de ser un facilitador para asentar la inversión en el país. Más bien, este ha demostrado su predominio a partir de los decretos automotrices, de la firma de tratados comerciales internacionales y por promover ventajas competitivas, ventajas comparativas, ventajas geográficas y beneficios y exenciones para atraer Inversión Extranjera Directa (IED).⁵

Por el otro lado, la dimensión empresarial, en la instancia de lo económico y donde se sitúa la GMM, posibilita ilustrar la forma económica capitalista no íntegra que recubre la formación social mexicana, la política industrial automotriz mexicana, las tendencias del capital internacional en el territorio nacional (con los procesos de trabajo, las relaciones de producción y los modelos productivos) y, por consecuencia, responder puntualmente cómo y por qué se gesta el proceso de la relocalización productiva. Como puede notar el lector, la relocalización productiva no se entiende sin la dimensión política, ya que esta ha brindado toda suerte de apoyos a la IED, pero, y menos aún, sin la dimensión empresarial pues son las empresas quienes deciden, según sus necesidades, dónde asentar sus inversiones. Prácticamente, en el primer plano se concibe la relocalización productiva como un proceso histórico y político de mediana duración situado en dos dimensiones de estudio (histórico-paralelas) al interior de las tres etapas del desarrollo de la IAM. De la correlación entre ambas dimensiones ha sido posible comprender el papel efectuado por el Estado mexicano y por la empresa GMM tanto en la IAM como durante el proceso de la relocalización productiva.⁶

Las tres etapas del desarrollo de la IAM funcionan como determinaciones del tiempo, en las que se fijan lapsos de tiempo comparables. Estas etapas del desarrollo no se entienden como una progresión de lo antiguo a lo contemporáneo, sino como determinaciones que

⁴ Para una definición sobre el carácter de clase del Estado véase Jorge Sanmartino. «Estudio introductorio.» Sanmartino, Jorge (compilador y ensayo preliminar). *La teoría del Estado después de Poulantzas*. Argentina: Prometeo Libros, 2020. p. 27.

⁵ Arturo Vicencio Miranda. «La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectivas.» *Contaduría y administración*, no. 221, (2007): pp. 211-248; Alex Covarrubias. «La ventaja competitiva de México en el TLCAN: un caso de dumping social visto desde la industria automotriz.» *Norteamérica*, año 14, no. 1, (enero-junio de 2019): pp. 89-118; Enrique Dussel Peters, y otros. «La renegociación del TLCAN. Efectos arancelarios y el caso de la cadena del calzado.» *Investigación económica*, vol. LXXVII. No. 303, (marzo 2018): pp. 3-78; Andrea K. García Echeverría. «Historia de la industria automotriz en México y sus modelos productivos de 1925 a 2008.» *El Semestre de las Especializaciones*, vol. I. No. 2, (enero 2020): pp. 262-299; Francisco Javier Aguilar García. «Historia básica de la rama automotriz.» Aguilar García, Francisco Javier. *La Política Sindical en México: Industria del Automóvil*. México: Era, 1982. pp. 17-67; Peter Dicken. «The State Really Does Matter.» Dicken, Peter. *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. Estados Unidos de América: The Guilford Press, 2011. pp. 169-183, 190-194; Guadalupe Valencia García. «Pensar el tiempo desde las ciencias sociales.» *Cuadernos de trabajo*, no. 12, (mayo 2002): pp. 1-29; Nicos Poulantzas. *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. España: Siglo Veintiuno Editores, 1997. pp. 20-22; Hugo Zemelman. *Uso crítico de la teoría. En torno a las funciones analíticas de la totalidad*. México: Instituto Politécnico Nacional, 2009. pp. 165-183; Hugo Zemelman. «Sobre la situación actual de las ciencias sociales.» s.f. *Archivo Chile*. Recuperado el 5 de octubre de 2020. <http://www.archivochile.com/Ideas_Autores/zemelmanh/zemelman0007.pdf>; General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020.» 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 6 de junio de 2021. <https://www.gm.com.mx/static/pdf/GMM_IRS_2020_VF.pdf>; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015: 80 años con México.» octubre de 2015. *General Motors de México*. Recuperado el 9 de junio de 2019. <https://www.gm.com.mx/static/pdf/GM_80.pdf>.

⁶ *Ídem*.

cristalizan múltiples acontecimientos que, en ese flujo del tiempo, permiten rearticular un uso práctico fijo, desde la formación social mexicana, pero en constante movimiento. El carácter fijo pero cambiante entre la posición y el tiempo se sitúa en una localidad, en la cual las características para el establecimiento de la industria automotriz se gestan según las especificidades del caso. Es decir, el proceso ininterrumpido e irreversible del tiempo compete al Estado mexicano, a la empresa GMM y a su Complejo en Villa de Reyes, San Luis Potosí. Se coloca el objeto de estudio en la historia con la finalidad de no realizar cortes arbitrarios en el tiempo, dado que este último no es diacrónico o sincrónico. Las dos dimensiones de estudio responden a la irreversibilidad del tiempo, pero también al tiempo social en el espacio donde se condensan acontecimientos y sucesos.⁷

A partir de la intersección de las etapas del desarrollo de la IAM con las dos dimensiones de estudio no solo se articulan los factores y agentes en el tiempo, sino también permite cotejar el papel predominante del Estado en el establecimiento de esta industria en el país; explicar la relación —más de colusión que de rivalidad— entre el Estado mexicano y la empresa GMM, y, por consecuencia, ubicar el proceso de la relocalización productiva en una etapa del desarrollo de la IAM. Aunque se presentan diferentes periodizaciones del tiempo de esta industria en el país⁸, para fines de la actual investigación se proponen tres etapas del desarrollo. Si bien se despliegan en profundidad cada una de estas y su intersección con las dos dimensiones de estudio, se coloca especial atención en la última pues en esta se ubica el objeto de estudio. Se avisa al lector que cada una de estas determinaciones del tiempo corresponde a su respectivo momento histórico, a su época económica y al proyecto en turno del Estado mexicano. Del traslape de estas tres etapas con las dos dimensiones se arriba a una dimensión más que permite introducir el segundo plano de estudio y esta última es la relocalización productiva. En lo referente a la primera etapa comienza en 1925 y termina en 1977; la segunda inicia en 1977 y concluye en 1993, y la tercera comienza en 1993, con la

⁷ Fernand Braudel. «La larga duración.» Braudel, Fernand. *La historia y las ciencias sociales*. España: Alianza Editorial, 1970. pp. 60-99; Leticia Gamboa Ojeda. «Fernand Braudel y los tiempos de la Historia.» *Sotavento*, vol. 1. No. 2, (verano de 1997): pp. 33-45; Ilya Prigogine. *El nacimiento del tiempo*. Argentina: Tusquets, 2006. pp. 49-50, 53-54; Norbert Elias. *Sobre el tiempo*. España: FCE, 1989. pp. 53-135, 179-208; Aguilar. «Historia básica de...», p. 18; Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 110-116; Jaime Osorio. *Cuestiones teóricas y políticas. Coyuntura*. México: UAM-Xochimilco, Itaca, 2019. pp. 97-104.

⁸ Para más información sobre otros textos académicos en donde se establecen diferentes etapas o fases de la Industria Automotriz en México véanse Arnulfo Arteaga García, Carlos Ramos Hernández y Rigoberto Reyes Sánchez. «Los sindicatos: ¿actores estratégicos frente a los nuevos retos de la industria automotriz en México?» Álvarez Medina, Lourdes, Jorge Carrillo y María Luisa González Marín (coords.). *El auge de la industria automotriz en el siglo XXI. Reestructuración y Catching up*. México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing, 2014. p. 250; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-35; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 209-246; José Othón Quiroz Trejo. «Taylorismo, fordismo y administración científica en la industria automotriz.» *Gestión y estrategia*, no. 38, (julio-diciembre 2010): p. 82; Jorge Escandón García. *Análisis de la evolución de la industria automotriz mexicana y su incidencia en la productividad y el empleo (Ensayo que para obtener el Título de Licenciado en Economía)*. México: UNAM, 2012. p. 81; Ernesto González Tenorio. *Flexibilidad laboral en la industria automotriz en México: un estudio comparativo de los contratos colectivos de trabajo en las plantas terminales de Ford Hermosillo y Ford Cuautitlán (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Sociología)*. México: Universidad Iberoamericana, 2008; Karen Ochoa Valladolid. «La industria automotriz de México: las expectativas de competitividad del sector de autopartes.» *México y la Cuenca del Pacífico*, vol. 8. No. 26, (septiembre-diciembre 2005): pp. 33-58; García. «Historia de la...», pp. 262-299; Yolanda Carbajal Suárez. *Evolución, condiciones actuales y retos del sector automotriz en México y en el Estado de México*. México: Universidad Autónoma del Estado de México, 2015; Sergio Iván Contreras Juárez, y otros. *El impacto fiscal del impuesto empresarial a tasa única en una persona moral del régimen general de ley, dedicada a la compra venta de autos (informe final que para obtener el título de Contador Público)*. México: IPN, Unidad Tepepan, 2009; Arnulfo Arteaga García. *Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México*. México: Plaza y Valdés, UAM-I, 2003.

firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), y finaliza en 2019 con la revisión de este Tratado y su cambio a Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). Para fines operativos, se divide la última etapa en dos fases: la primera de 1993 al 2008 y la segunda (donde se sitúa el estudio de caso) del 2008 al 2019.⁹

En lo que atañe al segundo plano de estudio, se propone ocupar la relocalización productiva como una dimensión de estudio más, con el objetivo de ilustrarla a partir de un estudio de caso perteneciente a la investigación social cualitativa. Para facilitar su sistematización como dimensión de estudio, se desagrega en cuatro categorías de análisis (compuestas a su vez por diferentes aspectos) que permiten responder puntualmente cómo y por qué se gesta el proceso de la relocalización productiva. Estas cuatro categorías de análisis son: a) las ventajas competitivas, b) las ventajas comparativas, c) las ventajas geográficas y d) los beneficios y exenciones. La relevancia del uso del estudio de caso estriba en que permite integrar reflexiones de carácter político, económico, geográfico, social y laboral. Sin embargo, se enfatiza que la actual tesis está más cercana a interpretaciones desde la Ciencia Política, aunque no por ello se dejan fuera las otras previamente mencionadas. Si bien estas últimas no son propias del enfoque de esta tesis, se considera que, por su carácter interdisciplinario, brindan otros elementos que enriquecen las reflexiones vertidas.

Se aclara que esta tesis opta por un estudio de caso debido a que se comprende como una estrategia de investigación cualitativa más flexible, pero no por ello menos severa en su sistematización, dado que cuenta con una secuencialidad rigurosa. Además, con apoyo de Charles Ragin, se entiende la investigación cualitativa como una herramienta para generar conocimiento, mediante la cual se profundiza en múltiples y variados elementos que provienen del objeto de estudio. Esta profundización debe contar con pertinencia recíproca entre los conceptos que condensan las propiedades provenientes de los fenómenos sociales. A esto se le denomina *proceso en doble vía* en donde los conceptos definen las categorías, pero estas últimas ilustran los conceptos.¹⁰

Para construir el estudio de caso, esta investigación se apoya de los textos de Hans Gundermann Kröll, Robert E. Stake, Piedad Cristina Martínez Carazo, Nélide Archenti y Xavier Coller. El estudio de caso forma parte de los diferentes métodos de investigación en las ciencias sociales y se concentra en responder las preguntas *cómo* y *por qué*. Como puede notarse, las preguntas rectoras de esta investigación no son un capricho del autor de esta tesis, pues responden a una estructura apegada al método empleado. Es decir, a partir de un caso se busca representar una teoría, aunque también se entiende este como un sistema integrado —y estratégicamente diseñado— para estudiar muchas categorías que se condensan en una unidad de investigación. Por otro lado, el estudio de caso no es una investigación de muestras

⁹ Karen Nallely Tenorio Colón. *La opinión pública en contexto: Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)*. México: Cámara de Diputados, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, marzo 2019; Dussel y otros. «La renegociación del...», pp. 3-78; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 209-246.

¹⁰ Charles Ragin. «El uso de los métodos cualitativos para el estudio de los aspectos comunes.» Ragin, Charles. *La construcción de la investigación social. Introducción a los métodos y su diversidad*. Colombia: Siglo del Hombre Editores, 2007. pp. 143-176; Karl Marx. *Contribución a la crítica de la economía política*. México: siglo veintiuno editores, 2016. pp. 307-308.

y tampoco se emplea propiamente para desarrollar generalizaciones, sino que se arriba a asertos que se forman a partir de interpretaciones fundamentadas de las observaciones y de los datos. Finalmente, a través de Coller, se arriba a la construcción de un estudio de caso de alcance genérico y de naturaleza ejemplar sobre la empresa GMM, específicamente, del Complejo en Villa de Reyes, San Luis Potosí.¹¹

Si bien se estudia la relocalización productiva como proceso político en el que se concatenan las dos dimensiones de estudio con las tres etapas del desarrollo de la IAM, esta investigación selecciona la empresa GMM pues esta, al ser una de las más antiguas y al contar con diferentes Complejos y plantas en diversas zonas del país, permite ilustrar las tendencias del capital automotriz internacional y las tres etapas del desarrollo de la IAM. No obstante, se ocupa el Complejo en Villa de Reyes porque su apertura empata con la temporalidad por estudiar durante la segunda fase de la tercera etapa de la IAM (del 2008 al 2019) y, debido a la evidencia encontrada, permite ilustrar, a partir de las cuatro categorías de análisis, el proceso de la relocalización productiva.¹²

Esta tesis se ciñe bajo una estrategia epistemológica adherida a la tradición marxista-poulantziana, misma que engloba coherentemente el método seleccionado (el estudio de

¹¹ Xavier Coller. *Estudio de Casos*. España: Cuadernos Metodológicos, 2006. pp. 28-31; Robert E. Stake. *Investigación con estudio de casos*. España: Ediciones Morata, 1999. pp. 15-53; Néliida Archenti. «Estudios de caso/s.» Marradi, Alberto, Néliida Archenti y Juan Ignacio Piovani. *Metodología de las ciencias sociales*. Argentina: Emecé Editores, 2007. pp. 237-246; Hans Gundermann Kröll. «El método de los estudios de caso.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México: Colegio de México, FLACSO, 2013. pp. 231-252; Piedad Cristina Martínez Carazo. «El método de estudio de caso. Estrategia metodológica de la investigación científica.» *Pensamiento y gestión*, no. 20, (julio 2006): pp. 165-193.

¹² Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», p. 252; Juan Manuel Acevedo Sánchez. *La Industria Automotriz y su impacto en la Industria Metal-Mecánica en el Municipio de San Luis Potosí (Tesis que para obtener el Título de Licenciado en Comercio Exterior)*. México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2008; Adriana Martínez Martínez, Alejandro García Garnica y Juan Murguía Morales. «Trayectoria productiva y tecnológica de General Motors en México: el caso del Complejo Silao, Guanajuato.» *Ciencia UAQ*, vol. 2. No. 2, (julio-diciembre 2009): pp. 81-82; Huberto Juárez Núñez. «La crisis de la industria del automóvil y el fin de una época.» Rueda Peiro, Isabel y María de Lourdes Álvarez Medina (coords.). *La industria automotriz en época de crisis: efectos económicos, financieros y sociales*. México: UNAM, Facultad de Contaduría y Administración, Instituto de Investigaciones Económicas, 2011. pp. 67-100; Redacción El Economista. «Corredores comerciales México-EU.» 22 de marzo de 2019. *El Economista*. Recuperado el 10 de agosto de 2019. <<https://www.eleconomista.com.mx/politica/Corredores-comerciales-Mexico-EU-20190322-0063.html>>; Redacción El Heraldo. «SLP con los salarios más bajos: afirma CTM.» 5 de abril de 2018. *El Heraldo*. Recuperado el 10 de agosto de 2019. <<http://elheraldoslp.com.mx/2018/04/05/slp-con-los-salarios-mas-bajos-afirma-ctm/>>; María Vázquez. «Empleados de armadoras en México ganan menos que en EUA.» 7 de junio de 2018. *El Universal San Luis Potosí*. Recuperado el 10 de agosto de 2019. <<https://sanluis.eluniversal.com.mx/cartera/07-06-2018/empleados-de-armadoras-en-mexico-ganan-menos-que-en-eua>>; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes del Estado de San Luis Potosí.» 2012. *SEDECO SLP*. Recuperado el 05 de mayo de 2020. <<http://www.sdeslp.gob.mx/estudios/Industria%20Automotriz.pdf>>; Serafín Maldonado Aguirre. «La rama automovilística y los corredores comerciales del TLCAN.» *Comercio Exterior*, vol. 59. No. 5, (mayo 2009): pp. 376-378; Karen Estefanía Sánchez González. *La precarización laboral en la industria automotriz en 2017: los casos de General Motors en San Luis Potosí y las maquilas en Tijuana (Tesis que para obtener el grado de Maestra en Asuntos Políticos y Políticas Públicas)*. San Luis Potosí, México: El Colegio de San Luis, 2018; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 33-58; CNNExpansión. «GM pone el ejemplo en San Luis Potosí.» 26 de julio de 2008. *CNNExpansión*. Recuperado el 10 de agosto de 2019. <<https://expansion.mx/negocios/2008/07/26/punta-de-lanza>>; Lourdes Álvarez Medina y Jorge Carrillo. «Estrategias de la industria automotriz ante la crisis: relocalización de plantas y modelos de automóviles en 2007, 2011, 2013 y 2015.» Álvarez Medina, Lourdes y María Luisa González Marín (coords.). *Reestructuración de la industria automotriz en la región del TLCAN (2008-2015)*. México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing, 2017. pp. 65-80; Juan Carlos Neri Guzmán y otros. «La industria automotriz en San Luis Potosí: Evidencias de su desempeño 2007-2014.» Neri Guzmán, Juan Carlos, Mario Eduardo Ibarra Cortés, Mario Alberto Martínez Rojas y Martha Angélica de la Rosa Hernández. *Prácticas exitosas en la implementación de políticas de innovación y competitividad local: "Redes de conocimiento y cooperación empresa-gobierno-universidades-centros de investigación"*. México: Universidad Politécnica de San Luis Potosí. Colección Triple Hélice, Número 2. Editorial Plaza y Valdés, 2015. pp. 87-118; Dicken. «The State Really...», p. 108; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 14-29; General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...».

caso) y las dos técnicas de recolección de información ocupadas. La necesidad de construir una estrategia epistemológica yace en otra preocupación del autor. Esta preocupación se centra en evitar afirmaciones simplonas sobre la realidad, por lo cual se previene, como expone Hugo Zemelman, del *pensamiento teórico* con conceptos preconcebidos. La estrategia se toma de “El método de la economía política” de Karl Marx y de “El método del concreto abstracto concreto” de Enrique de la Garza Toledo. Esta estrategia es idónea para procesar la información, mediante la cual —y con apoyo de las abstracciones producto de lo concreto— facilita la reflexión sobre la relocalización productiva hasta conseguir formar un concreto pensado, es decir, se logra, con apoyo de los dos planos desde los que se estudia este proceso, arribar a una elaboración teórica propia sobre el objeto de estudio, que es la propuesta conceptual.¹³

Previo a expresar la pertinencia del tema de esta tesis, se presentan las dos técnicas de recolección de información que se ocupan, que forman parte de las técnicas por antonomasia de los estudios de caso y que compaginan con la estrategia epistemológica, ya que permiten desarrollar abstracciones sin desprenderse en ningún momento de lo concreto y así triangular la información recabada. Las dos técnicas de recolección son la documentación y la entrevista semiestructurada. En lo referente a la documentación, se hizo a través de la revisión de fuentes primarias y secundarias como libros, artículos académicos especializados, tesis, textos hemerográficos, documentos legales, programas del gobierno, contratos colectivos de trabajo, entre otros.¹⁴

Sobre la segunda técnica, a partir de Fortino Vela Peón, se selecciona la entrevista cualitativa con el objetivo de interactuar con los entrevistados, recolectar información, cotejar datos y generar conocimiento. De entre las entrevistas cualitativas (estructuradas, semiestructuradas y no estructuradas), esta investigación opta por las semiestructuradas, ya que permiten cubrir varios rubros de esta investigación: a) son las más idóneas para personajes clave que no cuentan con tiempo; b) representan el punto medio entre las entrevistas estructuradas y las no estructuradas, pues el entrevistador puede fijar ciertos aspectos por tratar y, al mismo tiempo, el entrevistado puede hablar libremente sobre estos o añadir otros más, y c) al estar centradas en tópicos específicos, esto facilita su transcripción, codificación e interpretación. El cuestionario se diseñó a partir de los objetivos, de las preguntas y del marco conceptual propuesto en esta tesis. En lo referente a la selección de los informantes, se recuerda que los estudios de caso no se basan en unidades muestrales estadísticas, sino en arribar a asertos. Por lo cual, esta tesis conforma su población sobre la

¹³ Zemelman. *Uso crítico de...*; Ragin. «El uso de los métodos cualitativos...», pp. 143-176; Gundermann. «El método de...», p. 234. David Álvarez Saldaña. «Prólogo a la edición mexicana.» Marx, Carlos y Federico Engels. *La ideología alemana*. México: Ediciones El Caballito, 2013. pp. 7-26; Hugo Zemelman. «Pensar teórico y pensar epistémico. Los desafíos de la historicidad en el conocimiento social.» Zemelman, Hugo. *Voluntad de Conocer: El sujeto y su pensamiento en el paradigma crítico*. Barcelona-México: Ánthropos, Centro de Investigaciones Humanísticas de la Universidad Autónoma de Chiapas, 2005. pp. 63-79; Zemelman. «Sobre la situación...»; Marx. *Contribución a la...*, pp. 300-310; Enrique de la Garza Toledo. «El método del concreto abstracto concreto.» Garza Toledo, Enrique de la. *La metodología configuracionista para la investigación social*. México: UAM-I, Editorial Gedisa, 2018. pp. 75-94.

¹⁴ Gundermann. «El método de...», pp. 252-257; Stake. *Investigación con estudio...*, pp. 51-66; Martínez. «El método de...», pp. 185-186; Anselm Strauss y Juliet Corbin. *Bases de la investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*. Colombia: Editorial Universidad de Antioquia, 2002. pp. 55-58.

que se efectúan las entrevistas a través del muestreo intencional y del muestreo teórico y el número de entrevistas se basó en la saturación. La población entrevistada se desagrega en tres subgrupos divididos, a su vez, en tres tipos de personajes clave.¹⁵

Producto de las dos visitas a campo (la primera en el invierno 2020-2021 y la segunda durante el verano 2021), se efectuaron 16 entrevistas semiestructuradas a los tres tipos de personajes clave mediante plataformas digitales, por llamada telefónica y presenciales. Asimismo, se realizaron 15 conversaciones exploratorias a habitantes y trabajadores de la entidad potosina, con la finalidad de comprender el papel que han desempeñado el gobierno y esta empresa en la localidad. Del total de las entrevistas semiestructuradas y de las conversaciones exploratorias se recabó más de diez horas de material y para la transcripción, codificación e interpretación se ocuparon herramientas analógico-artesanales, pero también programas de *software* (principalmente Word aunque también Atlas.ti.).¹⁶

Pertinencia del tema de tesis

La importancia de estudiar la IAM se traduce en que esta actividad económica es una de las más exitosas no solo en México, sino en toda la región económica del T-MEC. Esto puede corroborarse fácilmente, ya que es una de las principales actividades económicas del sector secundario en el país. Se integra por la fabricación y ensamble de automóviles (vehículos ligeros [aquí es donde se enfoca esta tesis]), camiones (vehículos pesados), carrocerías, remolques y autopartes. Según cifras recabadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en conjunto con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), reportaron que esta industria generó, en 2017, 3.7 por ciento del PIB nacional, 20.2 por ciento del PIB manufacturero, empleó cerca de 824 mil personas, de las cuales 710 mil

¹⁵ Fortino Vela Peón. «Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México: El Colegio de México, FLACSO, 2013. pp. 32, 37, 41-51, 63-77, 80-87; Gundermann. «El método de...», pp. 253-254; Zemelman. «Pensar teórico y...», pp. 63-79; Ragin. «El uso de los métodos cualitativos...», pp. 143-176; Julio Meneses y David Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y la entrevista*. España: Universitat Oberta de Catalunya, 2011. pp. 34-36; Carlos Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con NVivo: pasos para un análisis cualitativo eficaz.» *Anuario de Métodos de Investigación en Comunicación Social*, no. 1, (2020): pp. 88-97; R. K. Merton y P. Kendall. *La entrevista focalizada*. Argentina, 1960. Recuperado el 8 de septiembre de 2021. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fmetodo4ucab.files.wordpress.com%2F2017%2F07%2Fmetodologia-de-la-investigacion-merton.pdf&clen=2684585&chunk=true>; Juan Ignacio Piovani. «La entrevista en profundidad.» Marradi, Alberto, Nélica Archenti y Juan Ignacio Piovani. *Metodología de las ciencias sociales*. Argentina: Emecé Editores, 2007. pp. 215-223; Marx. *Contribución a la...*, pp. 302-303.

¹⁶ César Cisneros Puebla. «Análisis cualitativo asistido por computadora.» *Sociologías*, vol. 5. No. 9, (enero-junio 2003): pp. 286-313; César A. Cisneros Puebla, Vanessa Jara Labarthe y Belén Ballesteros Velázquez. «Produciendo datos en Twitter: posibilidades y límites del análisis con software de computación cualitativa. Un ejemplo a partir del caso de "La Manada".» Santoveña Casal, Sonia María (coord.). *Enredados en el mundo digital: sociedad y redes sociales*. España: UNED, 2018. pp. 87-116; Pablo Borda, y otros. «Estrategia para el Análisis de Datos Cualitativos.» *Herramientas para la investigación Social Serie: Cuadernos de Métodos y Técnicas de la investigación social ¿Cómo se hace?*, no. 2, (abril 2017): 109 p.; Strauss y Corbin. *Bases de la...;* Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97; Marcia Vera Espinoza. «Lessons from Refugees: Research Ethics in the Context of Resettlement in South America.» *Migration and Society*, vol. 3 (2020): pp. 247-253; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, pp. 50-51; Analía Inés Meo. «Consentimiento informado, anonimato y confidencialidad en investigación social. La experiencia internacional y el caso de la sociología argentina.» *Aposta. Revista de Ciencias Sociales*, no. 44, (enero-marzo 2010): pp. 1-30. Para más información sobre los personajes entrevistados y el esquema del cuestionario de preguntas véanse Anexo, "Apéndice 1. Relación de las entrevistas", "Apéndice 2. Conversaciones exploratorias", "Apéndice 3. Cuestionarios de preguntas según el personaje clave" y "Apéndice 4. Guion de conversaciones exploratorias".

eran obreros y 114 mil empleados administrativos y 20.9 por ciento formaba parte del personal subcontratado, esto es, por *outsourcing*.¹⁷

Para el 2017, la IAM tuvo impacto sobre 157 actividades económicas entre las que destacaron 84 de la industria manufacturera y 73 de servicios y comercio. Esto último es relevante dado que esta actividad económica requiere de grandes cantidades de diversos insumos para llevar a cabo la producción, por ejemplo: hierro y acero, productos de plástico, accesorios eléctricos, transmisiones, motores, etc.¹⁸

En el nivel internacional, para el 2017, la IAM alcanzó el séptimo lugar como productor mundial de vehículos y el quinto lugar en el nivel mundial en la producción de autopartes. Según datos de la *Revista Expansión*, conforme al reporte de la Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos Motorizados (OICA), en 2018 México alcanzó la posición número seis de producción mundial de automóviles. Por otro lado, de acuerdo con el INEGI y la AMIA, México ocupó en 2017 el cuarto lugar entre los principales países exportadores de vehículos con un total de 127 mil millones de dólares. Cabe destacar que, en este mismo año, del total de vehículos fabricados en México se exportaron 83.2 por ciento a Estados Unidos y 4.5 por ciento a Canadá. Del año 2000 al 2017 el sector automotriz contribuyó con 12 por ciento de la IED, con 60 677 millones de dólares, de los cuales 36 228 millones fueron percibidos por la producción de autopartes, 20 775 millones correspondieron a la fabricación de automóviles y camiones y el resto a comercio y servicio automotriz.¹⁹

Para junio de 2020, según Deloitte, esta situación no cambió, pues continuó en la posición número siete como productor mundial de vehículos ligeros, en la posición número tres como mayor exportador de vehículos y en la posición número cuatro como mayor exportador de autopartes; participó con 3 por ciento del PIB nacional y disminuyó su aportación en el PIB manufacturero con 16 por ciento; proporcionó 1.8 por ciento del empleo en México y 22 por ciento del empleo manufacturero en el país; tuvo una participación de exportaciones totales de vehículos con 17 por ciento; fue la primera actividad generadora de divisas, y participó con 20 por ciento de la IED total.²⁰

¹⁷ INEGI, AMIA. «Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la industria automotriz.» Noviembre de 2018. *Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C.* pp. 5-23. Recuperado el 21 de mayo de 2019. <http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825106829.pdf>; AMIA, AMDA, ANPACT, INA. «Diálogo con la industria automotriz 2018-2024.» 2018. *Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C., Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y TractoCamiones A.C., Industria Nacional de Autopartes.* pp. 1-9. Recuperado el 26 de mayo de 2019. <<http://www.amia.com.mx/boletin/dlg20182024.pdf>>.

¹⁸ *Ídem*.

¹⁹ INEGI, AMIA. «Colección de estudios...», pp. 36-39; AMIA, AMDA, ANPACT, INA. «Diálogo con la...», pp. 11-16; CNN Expansión. «México sube al sexto lugar mundial en producción de vehículos.» 17 de abril de 2019. *CNN Expansión*. Recuperado el 23 de julio de 2019. <<https://expansion.mx/empresas/2019/04/17/mexico-ocupa-el-sexto-lugar-en-produccion-de-vehiculos>>; Heraldo de México. «México alcanza histórico sexto lugar de producción mundial de vehículos: OICA.» Recuperado el 17 de abril de 2019. *Heraldo de México*. Recuperado el 23 de julio de 2019. <<https://heraldodemexico.com.mx/autos/mexico-alcanza-historico-sexto-lugar-de-produccion-mundial-de-vehiculos-oica/>>; CONCANACO. «México es el 4º exportador mundial de productos automotrices.» 13 de septiembre de 2018. *Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo*. Recuperado el 23 de julio de 2019. <<https://www.concanaco.com.mx/mexico-es-el-4o-exportador-mundial-de-productos-automotrices/>>.

²⁰ Deloitte. «Perspectiva Industrial. Industria Automotriz.» junio de 2020. *Deloitte*. Recuperado el 15 de septiembre de 2021. <<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww2.deloitte.com%2Fcontent%2Fdam%2FDeloitte%2Fmx%2FDocuments%2Ffinance%2F2020%2FPerspectiva-Industria-Automotriz-DEconosignal.pdf&clen=2599501&chunk=true>>.

Aunque estas cifras son por sí mismas impresionantes, en la presente investigación se desarrollan una serie de cuestionamientos, desde la Ciencia Política, que permiten problematizar la información previamente mencionada. Más allá de realizar un informe administrativo o de corte empresarial en donde se ensalcen estos datos, en esta tesis se analizan los arduos procesos que diversos agentes y factores, estructurados en las dos dimensiones histórico-paralelas, han llevado a cabo durante las tres etapas del desarrollo de la IAM.

En lo que atañe a la relevancia de la relocalización productiva, si bien no es un problema del todo contemporáneo, este ha sido ubicado por importantes estudiosos de la industria automotriz en América del Norte tras la crisis del 2008, ya que, después de esta, pudieron observarse cambios en la reconfiguración geográfica y económica de la industria automotriz en la región del TLCAN. De ahí que la actual investigación sitúe el estudio de caso durante la segunda fase de la tercera etapa de la IAM que abarca del 2008 al 2019, aunque no por ello se insinúa que la relocalización productiva comenzó en 2008 o con la firma del TLCAN en 1994. Entre estas brillantes aportaciones se encuentran las de Thomas Klier y James Rubenstein, de Jorge Carrillo, de Lourdes Álvarez Medina, de Alex Covarrubias, de Graciela Bensusán, de Elisa Dávalos, de Indira Romero, de Enrique Dussel, de la CEPAL, de Yolanda Carbajal Suárez, entre otras. Incluso, existen trabajos excelentes en los que si bien no se habla propiamente de la relocalización productiva, en estos se brindan las primeras pistas sobre el cambio en la geografía productiva automotriz en México, en lo que se conoce como la descentralización y reubicación de las fábricas automotrices del centro del país a la zona fronteriza y posteriormente a la zona del Bajío. Destacan las aportaciones de Arnulfo Arteaga García y de José Othón Quiroz Trejo. De igual forma, se reconoce la existencia de brillantes trabajos sobre la industria automotriz en San Luis Potosí como el elaborado por Karen Estefanía Sánchez González, así como excelentes investigaciones relacionadas con la reconfiguración económica del territorio mexicano tras la firma del TLCAN como las aportaciones de José Gasca Zamora.²¹

²¹ Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-80; Lourdes Álvarez Medina y Jorge Carrillo. «Reestructuración productiva de Estados Unidos después de la crisis económica de 2008.» Álvarez Medina, Lourdes, Jorge Carrillo y María Luisa González Marín (coords.). *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI. Reestructuración y Catching Up*. México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing, 2014. pp. 103-125; Jorge Carrillo. «El boom de la Industria Automotriz en México. Oportunidades y desafíos frente a las cadenas de valor global.» Sandoval Godoy, Sergio A. y Alex Covarrubias Valdenebro (coords.). *Rumbo al auto del futuro. Innovación, sistemas de calidad y trabajo en la industria automotriz de México*. México: El Colegio de Sonora, CIAD, Clave Editorial, AM Editores, ITIAM, 2017. pp. 59-77; Thomas Klier y James Rubenstein. «Configuration of the North American and European auto industries – a comparison of trends.» *ERIEP*, no. 3, (2011). Recuperado el 12 de abril de 2020. <<http://revel.unice.fr/eriep/index.html?id=3369>>; Thomas Klier y James Rubenstein. «The Growing Importance of Mexico in North America's Auto Production.» *Chicago Fed Letter*, no. 310, (may 2013). Recuperado el 8 de abril de 2020. <<https://www.chicagofed.org/publications/chicago-fed-letter/2013/may-310>>; Thomas Klier. «The Impact of Trade on the North American Auto Industry.» *Chicago Fed Letter*, no. 427, (2019). Recuperado el 10 de abril de 2020. <<https://www.chicagofed.org/publications/chicago-fed-letter/2019/427>>; Mauricio Rodríguez Abreu y Landy Sánchez Peña. «El futuro del trabajo automotriz en México.» *Apuntes para la Equidad*, no. 1, (marzo 2017): pp. 1-4; Graciela Bensusán. «Determinantes institucionales y organizacionales del salario en la industria automotriz de México.» García-Jiménez, Humberto, Jorge Carrillo y Graciela Bensusán (coords.). *Salarios en tiempos de libre comercio: ¿Ofrece la industria automotriz salarios dignos en México?* México: El Colegio de la Frontera Norte, 2021. pp. 37-66; María de Lourdes Álvarez Medina. «Estrategias de reestructuración productiva de los fabricantes de automóviles en la región del tlcán después de la crisis económica de 2008.» *XVIII Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática*. México: Facultad de Contaduría y Administración, UNAM,

La relevancia del tema de la relocalización productiva se debe a que tiene impactos políticos, económicos, geográficos, tecnológicos, sociales y laborales que no competen únicamente a las empresas, a los gobiernos y a los trabajadores. Por ejemplo, Lourdes Álvarez Medina y Jorge Carrillo mencionaron que, después de la crisis, la reconfiguración geográfica y la reestructuración económica permitieron recuperar la producción de Estados Unidos de América e incentivar el crecimiento de México, cuyos resultados se reflejaron de manera positiva en algunos estados del sur de Estados Unidos (especialmente en Carolina del Sur y Georgia) y en algunas zonas de México como ha sido la del Bajío. No obstante, el crecimiento de las zonas previamente mencionadas ocurrió en detrimento del cierre (temporal o definitivo) de plantas o del traspaso de líneas productivas provenientes de Ontario, Canadá y de algunos estados del norte de Estados Unidos. Asimismo, según ambos autores, durante las elecciones presidenciales del 2016 en Estados Unidos, de los 19 estados donde se concentraba la industria automotriz, se observó una elevada inclinación porcentual hacia la candidatura de Donald Trump, debido a que entre sus promesas de campaña se encontraba

Asociación Nacional de Facultades y Escuelas de Contaduría y Administración, 2013. 12 p.; Elisa Dávalos. «Cadenas globales de valor y desempeño de las filiales automotrices de Estados Unidos en México (2009-2015).» Maya, Claudia y Enriqueta Serrano (coords.) Vol. XII. Cadena Roa, Jorge y Aguilar Robledo. *México en la globalización: inserción actual y retos estratégicos. Las ciencias sociales y la agenda nacional. Reflexiones y propuestas desde las Ciencias Sociales*. Vol. XII. Cadena Roa, Jorge, Aguilar Robledo, Miguel; Vázquez Salguero, David Eduardo (coords.), México: COMECOSO, 2018. pp. 225-247; Elisa Dávalos. «La industria automotriz en América del Norte después de la crisis financiera del 2008: efectos en Canadá.» *Ola Financiera*, no. 26, (enero-abril 2017): pp. 116-135; Selva L. Daville Landero. «Relocalización de la Industria Automotriz en la frontera norte de México, TLCAN e integración regional, 1993-2008.» *Aldea Mundo*, vol. 19. No. 38, (julio-diciembre 2014): pp. 35-51; Indira Romero. «Impacto asimétrico de la crisis global sobre la industria automotriz: Canadá y México comparados. Perspectivas para el futuro.» *Serie Estudios y Perspectivas-CEPAL*, no. 130, (octubre 2011): 69 p.; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz de México: un caso de éxito bajo tensión.» Comisión Económica para América Latina y el Caribe. *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe*. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2017. pp. 162-199; Enrique Dussel Peters. «Las importaciones de la Cadena Autopartes-Automotriz de Estados Unidos de América. Principales condiciones y características (1990-2012).» Álvarez Medina, Lourdes, Jorge Carrillo y María Luisa González Marín (coords.). *El auge de la industria automotriz en el siglo XXI. Reestructuración y Catching up*. México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing, 2014. pp. 126-139; Dussel y otros. «La renegociación del...», pp. 3-78; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*; Alex Covarrubias. «La geografía del auto en México. ¿Cuál es el rol de las instituciones locales?» *Estudios Sociales*, vol. 27. No. 49, (2017): pp. 211-241; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Alex Covarrubias. «The Mexican Auto Industry: From Crisis to Greater Region-centric Influence.» *Norteamérica*, vol. 6. No. 2, (julio-diciembre 2011): pp. 115-155; Alex Covarrubias y Alfonso Bouzas Ortiz. «Empleo y políticas sindicales en la industria automotriz de México.» *Friedrich Ebert Stiftung, Representación en México*, no. 7, (septiembre 2016): pp. 3-20; Arteaga. *Integración productiva y...*; Arnulfo Arteaga García, Aurora Marcial Flores y Samuel Ortiz Velásquez. «El T-MEC y las perspectivas en México de la industria automotriz china.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 4, no. 18, (abril-junio 2019): pp. 17-21; Arnulfo Arteaga García, Carlos Alberto Álvarez de la Rosa y Mateo Crossa Niel. «El Patrón de reproducción de capital exportador de especialización productiva y la industria automotriz en México.» Augusto Pinto, Geraldo, Sebastián Guevara y Arnulfo Arteaga García (organizadores). *La industria automotriz en América Latina: estudios de las relaciones entre trabajo, tecnología y desarrollo socioeconómico*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2020. pp. 128-159; José Othón Quiroz Trejo. «Clase, formación histórica y desarticulación empresarial: los obreros de la industria automotriz, 1969-1982.» *Sociológica*, año 19, no. 55, (mayo-agosto 2004): pp. 79-111; José Othón Quiroz Trejo. «La crisis de la industria automotriz en México: ¿paradigma o caso aislado?» *El Cotidiano*, no. 158, (noviembre-diciembre 2009): pp. 115-123; José Othón Quiroz Trejo. «Proceso de trabajo en la industria automotriz.» *Cuadernos Políticos*, no. 26, (octubre-diciembre 1980): pp. 64-76; Sánchez. *La precarización laboral...*; José Othón Quiroz Trejo. «Taylorismo, fordismo y administración científica en la industria automotriz.» *Gestión y estrategia*, no. 38, (julio-diciembre 2010): pp. 75-87; José Gasca Zamora. «Configuración territorial y ejes emergentes del desarrollo regional de México. Una evaluación a diez años del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.» *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 20 a 26 de março de 2005. pp. 5982-5994. Recuperado el 16 de enero de 2021. <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaregional/14.pdf>>; José Gasca Zamora. «Reconfiguración económica del territorio mexicano en la era del TLCAN.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, no. 22, (abril-junio 2020): pp. 48-51. Recuperado el 11 de enero de 2022. <<http://let.iiec.unam.mx/node/3412>>.

impedir la relocalización. De hecho, el tema de la relocalización productiva jugó un papel importante en la revisión y cambio del TLCAN al T-MEC.²²

Aunque existe bibliografía especializada sobre la relocalización productiva, esta tesis elabora una propuesta conceptual puntual a través de los dos planos de estudio presentados. Esta propuesta concibe que tanto las transformaciones geográficas como las reestructuraciones productivas tras la crisis del 2008, no deben entenderse como algo fortuito o inmediato, sino que existen ciertas cualidades en los territorios por los que se localiza o traslada la producción. A decir de esta tesis, después de la crisis del 2008, el capital se apoyó tanto de las ventajas y facilidades otorgadas por gobiernos (como el caso mexicano) para efectuar estos cambios en la geografía productiva automotriz en la región del extinto TLCAN. Por lo cual, se propuso entender la relocalización productiva como un proceso político de mediana duración e ilustrarlo mediante el estudio de caso del Complejo de GMM en Villa de Reyes, San Luis Potosí. De la conjunción de ambos planos, como una suerte de concreto pensado, se formula la siguiente definición: *la relocalización productiva no se concibe únicamente como la transferencia directa de un segmento de la producción de un sitio hacia otro, sino también como un proceso político —claramente estratégico— de recomposición geográfica y de reestructuración económica que se apoya, según sean los intereses y las necesidades de las empresas en cuestión, de las ventajas, facilidades e incentivos que proporcionan los territorios políticos donde se localiza o traslada la producción.*

Esta definición conjuga los dos planos de estudio y se aplica al caso. Las cuatro categorías de análisis previamente mencionadas pretenden efectuar el proceso en doble vía expuesto por Ragin. El estudio de caso se centra únicamente en la segunda fase de la tercera etapa del desarrollo de la IAM (del 2008 al 2019) y se opta por su Complejo en Villa de Reyes, ya que este empata con la temporalidad propuesta pues su apertura data del 2008 y permite responder cómo y por qué se gesta el proceso de la relocalización productiva mediante las cuatro categorías de análisis previamente mencionadas.

Se aclara que el autor de este texto no está de acuerdo con efectuar generalizaciones, dado que tanto las funciones económicas y políticas del Estado no son las mismas en cualquier territorio, así como cada sector de la producción tiene necesidades específicas. Esto también puede hallarse en la definición que se propone sobre la relocalización productiva,

²² Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 76 y 78; Dávalos. «Cadenas globales de...», pp. 228-229, 242; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 127, 131-132; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 190-195; Antonio Alejo Jaime. «Make America Great Again: ¿expresión de un nativismo blanco contemporáneo?» *Revista CIDOB d'afers internacionals*, no. 19, (2018): pp. 185-207; Pablo de Llano. «¿Cómo traducir 'Make America Great Again'?» 22 de noviembre de 2016. *El País*. Recuperado el 2 de junio de 2021. <https://elpais.com/cultura/2016/11/22/actualidad/1479844381_053085.html>; Tenorio. *La opinión pública...*; Sophie Gaston y Sacha Hilhorst. *Nostalgia as a Cultural and Political Force in Britain, France and Germany*. UK: Demos, 2018. pp. 31-35; Dídimo Castillo Fernández. «¿Estados Unidos contra la globalización? La reindustrialización y relocalización del trabajo "deslocalizado"» Merino, Gabriel Esteban, y otros. *Estados Unidos contra el mundo: Trump y la nueva geopolítica*. Argentina: CLACSO, 2018. pp. 43-64; Peter Dicken. «Wheels of change: the automobile industry.» Dicken, Peter. *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. Estados Unidos de América: The Guilford Press, 2011. pp. 332-366; Dussel y otros. «La renegociación del...», pp. 3-78; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...».

pues esta investigación se concentra en explicar un proceso político mediante un caso determinado. Es decir, las condiciones para que se gesten el objeto de estudio no son similares en todos los territorios ni para todas las empresas, sino que este depende de la imbricación de lo político y de lo económico según las especificidades de cada formación social. Además, no pueden ser similares estas tres dimensiones de estudio y las cuatro categorías de análisis a las de otras empresas, ya que la historia de GMM, de sus modelos productivos y sus procesos de trabajo, aunque tengan rasgos equivalentes con otras armadoras, no son compatibles por su país de origen, por su historia en México y dependen de la entidad de la república donde se establezcan. Si bien se instauran en el país por cuestiones similares (como la mano de obra barata y calificada o por los incentivos que reciben de los tres niveles de gobierno para invertir), estas difieren por las cuestiones previamente estipuladas.

En esta tesis se propone un camino, mediante el cual otras investigaciones podrían ocupar las tres dimensiones de estudio o las cuatro categorías de análisis para analizar otras empresas pertenecientes a la IAM. Sería interesante aplicar estas a otras armadoras igual de longevas como Ford o efectuar estas sobre algunas nuevas como la BMW. Esto resultaría interesante, dado que podría perfeccionarse el análisis sobre la relocalización productiva al aplicarse a diferentes casos.

Finalmente, esta tesis se estructura en cuatro capítulos. En el primero se presentan los fundamentos teórico-conceptuales, es decir, se realiza un balance sobre las diferentes acepciones de la relocalización productiva y se desarrollan las cuatro categorías de análisis. En el segundo capítulo se presentan los fundamentos metodológicos de esta tesis; se desarrolla el tipo de caso y la estrategia epistemológica; se presentan las dos técnicas de recolección de información, la operacionalización de las dimensiones de estudio, los personajes clave que conforman la población de las entrevistas, algunas consideraciones para transcribir y codificar las entrevistas, y se añade una breve reflexión sobre la ética en la investigación social.

En el tercer capítulo se desarrolla el primer plano de estudio propuesto. En este se aborda el objeto de estudio como un proceso político e histórico de mediana duración, en el cual se articulan espacial y temporalmente los múltiples factores y agentes que han tenido cabida en esta industria y en este proceso al interior de las tres etapas del desarrollo de la IAM concatenadas con las tres dimensiones de estudio. En el capítulo cuatro se lleva a cabo el segundo plano. En este se explica y describe cómo y por qué se gesta el proceso de la relocalización productiva mediante el análisis y aplicación de las tres dimensiones de estudio y de las cuatro categorías de análisis al estudio de caso. Por último, se brindan las conclusiones de esta investigación.

Capítulo I. Elementos teóricos

Hay que estar todavía tan cerca de las flores, las hierbas y las mariposas como un niño que no sobresale mucho de ellas. Nosotros los mayores hemos en cambio crecido por encima de ellas y tenemos que rebajarnos a las mismas; creo que las hierbas nos odian cuando confesamos nuestro amor por ellas. Quien quiere tener parte en todo lo bueno debe también saber ser pequeño a ratos.

Friedrich Nietzsche²³

Los desafíos a los que se enfrentó este proyecto de investigación al explicar cómo y por qué ha ocurrido el proceso de la relocalización productiva descansaron no solo en su amplitud de escala mundial, sino en sus múltiples acepciones. Pero de igual forma, estudiar sobre la relocalización productiva conllevó estar plenamente consciente de que este objeto de investigación, además de moverse en diferentes temporalidades y espacialidades, ha contado con características específicas según la época económica de la formación social que se estudie. Es decir, aprehender la realidad en movimiento fue el reto de los primeros dos capítulos de esta tesis, en los cuales, para articular los elementos de forma adecuada, se apeló por la creatividad del investigador social.²⁴

No obstante, aunque la creatividad ha sido crucial para cualquier actividad no solo intelectual, fue decisivo estudiar este proceso desde una articulación histórico-concreta que permitió colocar límites y parámetros espaciotemporales al mismo. Por tal suerte, si bien se concibió la relocalización productiva como un proceso de escala global, tuvo que delimitarse cuidadosamente, pues solo así pudo conferírsele una significación teórica adecuada. En resumidas cuentas, se analizó este complejo proceso desde el lugar en que se estudió, es decir, a partir de la formación social mexicana.²⁵

Esta delimitación meticulosa se realizó con el objetivo de explicar cómo y por qué ha ocurrido el proceso de la relocalización productiva, pero —para efectos de esta investigación— a través de un estudio de caso de la empresa automotriz General Motors (GM)²⁶, en específico de su Complejo en Villa de Reyes, San Luis Potosí, bajo la razón social General Motors de México S. de R.L. de C.V. (GMM).²⁷

Para evitar simplificaciones u obviar fragmentos de la realidad, fue que este proyecto entendió por la relocalización productiva no solo como el simple traslado de plantas ensambladoras o de sus actividades productivas de un sitio hacia otro, sino que se ubicó este proceso global en una etapa del desarrollo de la IAM. Por lo cual, esta tesis comprendió el peligro de analizar la relocalización productiva únicamente como un proceso global, como el traslado de la producción de un sitio a otro o como producto de las tendencias del capital (acumulación y generación de ganancias), dado que esto simplificaría el actual proyecto de investigación al no tomar en cuenta ni el lugar desde el que se escribió o pasar por alto otros

²³ Friedrich Nietzsche. «El caminante y su sombra.» Nietzsche, Friedrich. *El nacimiento de la tragedia; El caminante y su sombra; La ciencia jovial*. España: Editorial Gredos, 2009. p. 190.

²⁴ Valencia. «Pensar el tiempo...», pp. 1-29; Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 20-22; Zemelman. *Uso crítico de...*, pp. 165-183.

²⁵ Zemelman. «Sobre la situación...».

²⁶ De ahora en adelante se diferencian las iniciales GM y GMM, en donde estas últimas hacen referencia a sus filiales en el país.

²⁷ General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...»; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...».

factores y agentes que han jugado un papel de suma importancia en la historia de esta industria en México.

Para aprehender la realidad en movimiento, la actual investigación se situó en dos dimensiones de estudio (históricamente paralelas) que permitieron explicar una más, en este caso, la de la relocalización productiva. Por una parte, la dimensión política (situada en la instancia de lo político), en la cual, el Estado mexicano, por medio del gobierno en el nivel federal aunque también estatal y municipal y a partir de sus modelos económicos (ya fuera con el modelo de la Industrialización por Sustitución de Importaciones [ISI] o con el modelo exportador), ha jugado un papel predominante —en el sentido poulantziano— en el establecimiento de la IAM al impulsar, regular y facilitar el desarrollo de esta industria en el país. Esto ha sido posible por los decretos automotrices, por la firma de tratados comerciales internacionales (por ejemplo el TLCAN hoy denominado T-MEC) y por promover ventajas competitivas, comparativas, geográficas y beneficios y exenciones para atraer IED al país. Por el otro lado, la dimensión empresarial (al interior de la instancia de lo económico), donde se situó la empresa GMM con la finalidad de ejemplificar la forma económica que recubre la formación social mexicana, la política industrial mexicana, las tendencias del capital industrial internacional (tanto con los procesos de trabajo como con las relaciones de producción) y, en consecuencia, estudiar cómo y por qué se ha gestado el proceso de la relocalización productiva.²⁸

Para fines operativos, esta tesis estudió la relocalización productiva en dos planos. En el primero, como un proceso histórico y político de mediana duración, mediante el cual se ocupó este mismo como una *dimensión de estudio* más en la que han desembocado la dimensión política y la dimensión empresarial. Se ubicó este proceso en una etapa del desarrollo de la IAM que ha sido alentado por el Estado mexicano, por medio del gobierno en sus tres niveles, y que ha sido posible ejemplificar a través de la empresa GMM. En el segundo plano de estudio, para facilitar su sistematización —y al ser una dimensión de estudio más—, se propuso analizarlo a partir de cuatro categorías de análisis que permitieron responder, a través del estudio de caso, el cómo y el por qué se ha gestado este proceso. Estas categorías fueron: a) las ventajas competitivas, b) las ventajas comparativas, c) las ventajas geográficas y d) los beneficios y exenciones.

Se consideró pertinente expresar que esta investigación estuvo plenamente consciente de que el proceso de la relocalización productiva ha contado con diversas y variadas acepciones. Asimismo, se reconoció que esta tesis estuvo abocada a una interpretación más cercana a la Ciencia Política, aunque no por ello se ignoraron otros abordajes sobre este

²⁸ Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 211-248; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Dussel y otros. «La renegociación del...», pp. 3-78; García. «Historia de la...», pp. 262-299; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-67; Dicken. «The State Really...», pp. 169-183, 190-194. Para más información sobre el TLCAN como proceso de integración económica basado en la IED y su relación con otras industrias en México, incluida la automotriz, véase Mario Gutiérrez-Lagos. «Inversión Extranjera directa en México: Estados Unidos y China.» Maya, Claudia y Enriqueta Serrano (coords.). *México en la globalización: inserción actual y retos estratégicos. Las ciencias sociales y la agenda nacional. Reflexiones y propuestas desde las Ciencias Sociales*. Vol. XII. Cadena Roa, Jorge; Aguilar Robledo, Miguel; Vázquez Salguero, David Eduardo (coords.), México: COMECOS, 2018. pp. 67-86.

proceso desde otras ciencias o se pasaron por alto reflexiones de carácter geográfico —con sus respectivos impactos territoriales—, económico o laboral.

El hecho de haber optado por un estudio de caso radicó en que permitió adherir otras reflexiones, pero claramente esta investigación concentró su atención en entender la relocalización productiva como un proceso histórico y político de mediana duración. Sin embargo, en este capítulo se desarrollaron una serie de definiciones conceptuales de la relocalización productiva que partieron desde un plano general (deslocalizar el proceso productivo o un segmento de este mismo para posteriormente relocalizarse en otro lugar) hasta arribar a una definición acotada según los objetivos del caso en cuestión (como el proceso de recomposición geográfica y reestructuración económica automotriz en la región del extinto TLCAN).

A continuación, se expone lo que esta investigación entiende por la instancia de lo político y por predominio del Estado mexicano; por la instancia de lo económico y la dimensión empresarial; sobre la relocalización productiva, y por ventajas competitivas, ventajas comparativas, ventajas geográficas y beneficios y exenciones.

1.1 Predominio del Estado mexicano (dimensión política)

Resultó sumamente interesante cómo la IAM se ha desarrollado paralelamente a los procesos de la conformación estatal. De hecho, a lo largo de estos cambios, el Estado mexicano —por medio del gobierno— ha jugado un papel predominante porque ha definido, por una parte, las políticas industriales y, por la otra, ha facilitado y motivado la expansión industrial del sector automotriz a través de programas conocidos como decretos automotrices y, años más tarde, por medio de la firma de tratados comerciales internacionales. Estos decretos regularon la producción, guiaron el asentamiento de las empresas internacionales, limitaron o, en su caso, prohibieron importaciones ya fuera de vehículos como de autopartes, establecieron cuotas específicas sobre el contenido nacional y después regional para la producción de vehículos y, no menos importante, funcionaron como soporte de los modelos económicos a seguir: el modelo de la ISI o el modelo exportador-descentralizador.²⁹

Se consideró necesario explicar detenidamente —para evitar imprecisiones conceptuales— qué entendió esta tesis por predominio del Estado mexicano. Con miras a efectuar esta complicada tarea, en un primer momento se desarrolló lo que se concibió por Estado y, posteriormente, por predominio.

Para resolver estas incógnitas se acudió a Nicos Poulantzas, ya que esta investigación, a partir de una rigurosa revisión de la obra de este autor, ha considerado que este pensador arrojó insuperables hallazgos e innovaciones conceptuales en torno al estudio de la instancia de lo político en el modo de producción capitalista (m.p.c.). No obstante, se han guardado las debidas proporciones, dado que Poulantzas escribió a partir de la mirada de los países

²⁹ Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-22; Vicencio. «La industria automotriz...», p. 213; García. «Historia de la...», pp. 263-267; Sergio W. Sosa Barajas. «La industria automotriz de México: de la sustitución de importaciones a la promoción de exportaciones.» *Análisis Económico*, vol. XX. No. 44, (2005): pp. 192-194.

capitalistas íntegros y este proyecto lo hizo, claramente, desde otro momento histórico y desde la formación social mexicana.³⁰ En palabras de este autor: “El espacio, el objeto, y por consiguiente el contenido respectivo de la política y de la economía, se modifican en función de los diversos modos de producción”.³¹

La discusión referida al Estado, lejos de haber concluido, debe tratarse de forma cuidadosa, pues ha estado cargada de múltiples acepciones, donde incluso el problema del Estado tuvo un momento álgido tras la década de los 60, con excelentes polémicas como las que sostuvieron Poulantzas, Ralph Miliband y Ernesto Laclau.³² Estas discusiones estuvieron marcadas por un elevado nivel de reflexión, en donde se hicieron críticas, algunas de ellas pertinentes y otras no tanto, hacia las aportaciones de Poulantzas. Una de estas críticas fue la que se le imputó por supuestamente desarrollar un *determinismo estructural*, en donde serían las estructuras quienes terminarían por detentar el Estado y, por consecuencia, esto desdibujaría la *autonomía relativa* entre lo político y lo económico. Ante estos embates, y aunque responder esta crítica excede por mucho los alcances y objetivos de la tesis por la profundidad y complejidad que conlleva, este proyecto compartió las interpretaciones de Poulantzas, como una réplica a esta crítica y a otras que se le han atribuido, en el sentido de que no se comprendió el Estado como una cosa o un instrumento manipulado (como una máquina) por una clase, como si se tratara de un reflejo de la instancia de lo económico. Tampoco se entendió por Estado como una cuestión de personajes motivados por conductas, de elites, de un sujeto histórico o —únicamente— como “el monopolio de la violencia física legítima” en el argot weberiano.³³ Sobre estas interpretaciones del Estado, Poulantzas —en su obra *Estado, poder y socialismo*— fue aún más lejos al cuestionar no solo la procedencia del Estado, sino la imposibilidad de una teoría general del Estado.³⁴ Su respuesta fue contundente:

La teoría del Estado capitalista no puede ser deducida simplemente de proposiciones generales sobre el Estado. [...] En la medida en que no puede existir una teoría general del Estado, conteniendo leyes generales reguladoras de las transformaciones de su objeto a través de los diversos modos de producción, tampoco puede haber una teoría similar concerniente a la transición de un Estado a otro, y en particular al paso del Estado capitalista al Estado socialista.³⁵

Al contrario de una teoría general del Estado como una *abstracción* que puede aplicarse en cualquier país y sin importar las circunstancias espaciotemporales, Poulantzas estipuló que solo ha sido legítimo hablar del Estado capitalista (o de otras formas de Estado) cuando, al estudiar una formación social (como una articulación histórica concreta o como el terreno de la existencia) conformada por diversos modos de producción, este se encuentre determinado

³⁰ Esta tesis se adhirió a la propuesta vertida por David Álvarez Saldaña, ya que su teoría del capitalismo no íntegro permitió un riguroso análisis histórico, político y económico de la formación social mexicana. Es decir, este proyecto se alejó de interpretaciones como la del subdesarrollo o la dependencia, que si bien han intentado explicar la génesis del rezago social en los países latinoamericanos, no se consideraron pertinentes para la actual investigación. Para más información sobre los conceptos capitalismo íntegro y capitalismo no íntegro véase Álvarez. *Crítica de la...*

³¹ Nicos Poulantzas. *Estado, Poder y Socialismo*. España: siglo veintiuno editores, 1980. p. 200.

³² Ralph Miliband, Nicos Poulantzas y Ernesto Laclau. *Debates sobre el Estado Capitalista*. Argentina: Imago Mundi, 1991; Javier Ozollo. *Marx y el Estado. Determinaciones sociales del pensamiento de Karl Marx*. Argentina: Libronauta, 2005.

³³ Max Weber. *El político y el científico*. España: Alianza Editorial, 1979. p. 83.

³⁴ Ozollo. *Marx y el...*; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 5-49, 200; Nicos Poulantzas. *Hegemonía y dominación en el Estado Moderno*. Argentina: Cuadernos de Pasado y Presente, Siglo XXI, 1973. pp. 44-47.

³⁵ Poulantzas. *Estado, Poder y...*, p. 19.

por el m.p.c. Para este autor no existió un *estado de naturaleza* precedente al establecimiento formal del Estado, sino que este último cristalizó en su unidad, según el modo de producción, no solo diversos intereses y fracciones de clases, sino que marcó un campo específico de estudio que incluyó la lucha y el conflicto entre clases, las relaciones de producción y de propiedad e instauró —con su institución— la dominación y la codificación en la división del trabajo.³⁶

A decir de Poulantzas, y esta fue la definición a la que se ciñó la actual investigación y en la que pudo replicarse el mote que le atribuyeron ya como *determinista estructural* o como un *estructuralista abstracto*, el Estado se concibe como *una condensación material específica de relaciones sociales siempre conflictivas entre clases* (se subraya la primacía de la lucha de clases en esta definición). Entenderlo como una condensación permitió captarlo como una *instancia* (de lo político) o como un *campo estratégico*, en el que se han entretejido redes y nudos de poder, que acaecieron en la política del Estado. Asimismo, el Estado, como instancia, se ha dedicado a *cohesionar* una formación social concreta y a constituirse como *unidad política* que organizó —mediante sus aparatos e instituciones— y unificó los intereses de la clase dominante, pero, si bien ha poseído (en su forma capitalista) autonomía relativa respecto a las clases y sus fracciones, este ha cristalizado en su seno diversos intereses bajo la égida de una fracción hegemónica, que se ha presentado como la *voluntad general* de la población. A su vez, el Estado, al interior del m.p.c., no solo ha contado con autonomía relativa de la clase dominante y de sus fracciones, sino de las otras instancias (de lo económico e ideológico, etc.) de una formación social determinada al interior de uno o varios modos de producción.³⁷

Los aportes de Poulantzas no solo radicarón en su conceptualización del Estado capitalista, sino en que, al haberlo definido como instancia, campo o lugar, permitió un *tratamiento científico* de este, pues profundizó tanto en la función general (global) del Estado como en sus funciones o modalidades políticas, económicas e ideológicas. Sin embargo, para este autor, todas estas modalidades se han encontrado sobredeterminadas por su función netamente política.

No deben confundirse estas modalidades con la función por antonomasia del Estado, que es cohesionar y organizar las instancias al interior de una formación social históricamente determinada e imbricada en diversos modos de producción. Esta organización de la formación social expone el doble papel que desempeña lo político como una *instancia específica* (que cuenta con autonomía de las otras instancias) y como el *lugar* donde acaecen las transformaciones por medio de la lucha política. El Estado, al fungir como lugar, tiene por objeto *condensar* las relaciones sociales siempre conflictivas entre clases en una formación social específica, pero esto nunca debe tomarse como si el Estado tuviera las

³⁶ Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 23, 40-43; Poulantzas. *Hegemonía y dominación...*, p. 50.

³⁷ Miliband, Poulantzas y Laclau. *Debates sobre el...*; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 59, 152-175; Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 43-47, 241-244.

mismas funciones en todas las formaciones sociales capitalistas y en cualquier época histórica o económica (claro ejemplo con el caso mexicano).³⁸

Básicamente, ha sido la instancia de lo político el lugar donde ha ocurrido el conflicto y la lucha política y, asimismo, donde se ha llevado a cabo la condensación, cohesión, articulación y dominio de las fuerzas políticas. De igual forma, en el seno del Estado capitalista se han encontrado otras funciones políticas como frenar la organización de las clases dominadas (para el caso mexicano esto será notorio cuando se desplieguen las etapas del desarrollo de la IAM) e impedir que el conflicto político desemboque en el *resquebrajamiento* de una formación social. En cuanto a las funciones económicas del Estado capitalista, estas han dependido, en todo momento, de las relaciones de producción imperantes y de la especificidad y evolución del m.p.c. en cuestión. No obstante, no deben vincularse —necesariamente— estas funciones económicas del Estado con un *estatismo* energúmeno (mega politización de las actividades económicas) ni tampoco economizar el papel del Estado capitalista, pues este ha sido globalmente político. Además, ha resultado imperioso no confundir las facultades propias de la instancia de lo político con la instancia de lo económico, aunque, en la actualidad, a diferencia de otras formaciones sociales imbricadas en diferentes modos de producción al capitalista, el Estado ha impactado en el proceso de trabajo y en las relaciones de producción, en otros términos: el Estado capitalista, íntegro o no íntegro, ha operado cada vez más en la misma producción.³⁹

Si bien existen funciones y modalidades que, de acuerdo con la formación social concreta y el modo de producción que impere, no han sido propias del Estado capitalista, durante la realización de estas ha sido posible vislumbrar esa mancuerna entre lo político y el capital, donde el Estado —con su carácter de clase— ha actuado en pos de lo que ha sido rentable para el capital y lo ha presentado como una necesidad de índole política ya para el *progreso* como para el *crecimiento* de la *nación*. Estas actividades se han llevado a cabo mediante sus aparatos e instituciones, que, a su vez, han permitido no solo cohesionar la formación social, sino que, y esto en cuanto a sus funciones económicas se refiere, han establecido *regulaciones políticas* cuyos impactos se han manifestado en las actividades industriales, en las nacionalizaciones (no deben confundirse estas con la socialización), en las reestructuraciones, en las inversiones y subvenciones (apoyo directo del Estado al capital), en la enseñanza y formación acorde con las necesidades tecnológicas del capital (reproducción de la fuerza de trabajo), en la asistencia social, en la organización del territorio (para el caso mexicano puede observarse con el establecimiento de las zonas y parques industriales) tanto con el transporte como con la vivienda, en materia salarial y fiscal y, por supuesto, en la organización de los trabajadores. En resumen, el Estado capitalista ha

³⁸ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 43-52, 237; Álvarez. *Crítica de la...*, p. 411.

³⁹ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 52-57, 237-240; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 194-205.

regulado políticamente las relaciones de producción y ha asegurado la reproducción de la fuerza de trabajo en una formación social.⁴⁰ En palabras de Poulantzas:

El Estado como organización para la conservación de las condiciones de la producción, y por lo tanto de las condiciones de la existencia y el funcionamiento de la unidad de un modo de producción y de una formación social. [...] Vuelve a encontrarse este problema a propósito de la división del trabajo en las formaciones capitalistas, correspondiendo, por lo demás, ese papel del Estado al doble papel del capitalista, papel de explotación y papel de organización-vigilancia del proceso de trabajo. [...] Esta función del Estado, organizador del proceso de trabajo, no es, por lo demás, sino un aspecto de su función respecto de lo económico.⁴¹

A manera de recopilación, y aquí se presenta la definición de gobierno, el Estado no se concibe como un sujeto o un objeto ni como un cuerpo, sino que desempeña el lugar donde ocurre la disputa por el dominio del poder político. La conquista de lo político conlleva controlar sus capacidades y atribuciones, que pueden entenderse a través de distintas organizaciones e instituciones, y estas se materializan en el gobierno y en sus funcionarios.⁴² En palabras de Fermín Alí Cruz Cervantes: “son los funcionarios del gobierno los responsables de salvaguardar los intereses [de clase⁴³] del Estado”.⁴⁴

Por otro lado, aunado a esta definición de gobierno, Poulantzas reconoció que esta materialización de las funciones económicas en los aparatos de Estado se fue enfocando, paulatinamente, hacia un papel cada vez más importante del *poder ejecutivo* sobre el *legislativo* (esto depende de la forma de Estado y el régimen político de la formación social que se trate). Según este autor, el poder legislativo de haber funcionado como la *encarnación* del pueblo, con el advenimiento del Estado bajo el m.p.c., tuvo una severa inclinación a no responder de forma expedita a las necesidades de la producción, por lo que estas funciones económicas, al requerir *eficacia* y *eficiencia*, se personificaron en el poder ejecutivo como el encargado de expedir *decretos* (notorio parecido con la formación social mexicana tanto con los decretos automotrices como con los salarios por decreto presidencial), *circulares* o *adiciones*. En este sentido, devino la transformación de la norma en su sentido general —que eran promulgadas por el legislativo— por reglamentaciones administrativas particulares y flexibles que han sido asumidas por el *gobierno*. Esta necesidad de respuesta inmediata en términos administrativos generó nuevas formas de dominación directamente relacionadas con la gestión y reproducción de los procesos de trabajo y de las relaciones de producción. Finalmente, Poulantzas enfatizó que en los *regímenes presidenciales* (como el mexicano), la figura del presidente ha sido propensa a *personificar la cohesión*, ya que ha desempeñado el papel como aquel que conglomera (administra) nudos y entretejes de los mismos aparatos de Estado. Sin embargo, este autor también expresó el complejo funcionamiento de las relaciones al interior de los aparatos de Estado, en vista de la autonomía relativa entre la clase

⁴⁰ Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 205-231; Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 152-172; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”. Para más información sobre la procedencia de los parques industriales en México véase Gustavo Garza. «La política de parques y ciudades industriales en México: etapa experimental, 1953-1970.» *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 3, (1988): pp. 39-55.

⁴¹ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 51 y 55.

⁴² Bob Jessop. «El Estado y el poder.» *Utopía y Praxis Latinoamericana*, vol. 19. No. 66, (julio-septiembre 2014): pp. 32-35; Fermín Alí Cruz Cervantes. «Estado, gobierno y administración pública en la globalización.» *Casa del Tiempo*, (abril 2003): p. 54; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 265-284.

⁴³ Los corchetes fueron adheridos por el autor de este trabajo.

⁴⁴ Cruz. «Estado, gobierno y...», p. 54.

dominante y sus fracciones sobre las otras instancias (lo económico e ideológico), así como por las discrepancias entre el gobierno federal y los diferentes niveles que conforman la misma administración (como la administración pública en los gobiernos estatales y municipales). Este complejo entramado de relaciones ha ejemplificado la ardua labor del Estado al condensar o cohesionar una formación social.⁴⁵

Una vez definidas las funciones y características del Estado y del gobierno, puede precisarse —aunque ya se han adelantado algunos elementos— a qué se ha referido esta investigación cuando mencionó que el Estado mexicano, a través del gobierno, ha jugado un papel predominante.

Conforme hasta lo ahora escrito, y con apoyo de Poulantzas, esta tesis no entendió por predominio la intervención forzosa del Estado en la instancia de lo económico, ya que han existido otros casos —desde otras formaciones sociales propias del Estado liberal— en las cuales hubo una marcada no-intervención del Estado en lo económico, pero esto de ninguna manera significó que desapareció su función principal: la cohesión y la articulación de una formación social. Las acciones del Estado no se simplificaron en la intervención de este en la instancia de lo económico o de lo ideológico, como tampoco se redujeron exclusivamente a la violencia pura y dura. El Estado, bajo el m.p.c., ha sido un creador de escenarios y ha organizado el *consenso* entre las clases y sus fracciones.⁴⁶

Sin embargo, y esto según la formación social y la época económica que se estudien, no por ello el Estado siempre va a desempeñar un papel predominante, ni tampoco cuando la instancia de lo económico sea determinante, esto significa que este deje de cumplir su función global que es cohesionar una formación social. Por lo tanto, no debe confundirse el predominio con la intervención del Estado en lo económico, ya que, el Estado (la instancia de lo político), en su papel global, *funge como la condensación material de las instancias de una formación social específica. Y dicha condensación constituye el predominio del campo de lo político.*

Con el objetivo de aterrizar estas definiciones sobre el proyecto de investigación, resultó crucial adelantar algunos elementos del Estado en México. Para estudiar debidamente la IAM, ha sido sumamente importante comprender los procesos que diversos agentes y factores en distintos momentos históricos y etapas económicas han llevado a cabo desde finales de la Revolución mexicana, con el establecimiento del Estado mexicano, así como con la paulatina institucionalización de los procesos de trabajo y de las relaciones de producción en el país.⁴⁷

⁴⁵ Jessop. «El Estado y...», pp. 32-35; Cruz. «Estado, gobierno y...», p. 54; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 265-284; Germán Pérez Fernández del Castillo (dir. de la obra) y Rosa María Mirón Lince (coord.). *Evolución del Estado mexicano, Tomo III, Consolidación 1940-1983*. Ed. David Álvarez Saldaña. México: Ediciones El Caballito, 2005. pp. 111, 153. Para más información sobre el papel que ha desempeñado el ejecutivo mexicano en el mundo del trabajo, así como en torno a la política por decretos presidenciales véase María Xelhuantzi López. *101 años de control sindical en México (1918-2019). El porqué de los bajos salarios y la desigualdad*. México: Cisnegro lectores de alto riesgo, Clavería 22, Espacio Cultural Independiente, COINCIDE A.C., 2019.

⁴⁶ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 56-59, 237; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 27-34; Dicken. «The State Really...», pp. 169-183.

⁴⁷ Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 665-668; Adrián Sotelo Valencia. «Crisis y transformación del proceso de trabajo en México.» *Estudios Políticos*, vol. 4. No. 2 y 3, (abril-septiembre 1985): pp. 53-57; María Xelhuantzi López. «El sindicalismo mexicano

A grandes rasgos, los arduos procesos revolucionarios permitieron la renovación de los aparatos de Estado y, en consecuencia, el advenimiento de un nuevo régimen político: *el presidencialismo*. Aunado a esto, en cuanto a la IAM se refiere, el Estado posrevolucionario preparó el terreno propicio para la industrialización —como supuesto antídoto para solucionar los problemas sociales del país— mediante la participación *preponderante del capital privado internacional*. Las relaciones de producción quedaron así grabadas en el artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) y años después en la Ley Federal del Trabajo (LFT).⁴⁸ El desarrollo de la IAM ha evolucionado bajo la égida del Estado mexicano que, mediante el Gobierno Federal —y desde luego de los gobiernos estatales y hasta municipales—, ha jugado un papel predominante no solo al cohesionar la formación social en un sentido general, sino que ha facilitado el asentamiento industrial de empresas (preponderantemente extranjeras), al establecer las políticas industriales por medio, en un principio, de los decretos automotrices y, posteriormente, con la firma de tratados comerciales internacionales. Tanto los decretos automotrices como la consecuente firma de tratados comerciales han funcionado como sostén de los dos modelos económicos: el modelo de la ISI y el modelo exportador. Incluso, conforme a Poulantzas, fue posible examinar que si bien el Estado mexicano se transformó y adquirió nuevas responsabilidades, cualidades y capacidades al cambiar de modelo económico, no debe perderse de vista que la función política global del Estado, por medio del gobierno en el nivel federal, ha sido la de fijar, definir y articular el marco de cohesión de las relaciones de producción: regular, de manera *política*, la relación entre los factores de la producción.⁴⁹

A esto último habría que agregar no solo el doble papel de facilitador/regulador de las relaciones de producción, sino que, el Estado mexicano, gracias a los tres niveles de gobierno, se ha encargado de promover ventajas comparativas (bajos costos laborales y escasa o nula organización sindical [salarios por decreto y dificultad para llevar a cabo prácticas sindicales]), ventajas competitivas (infraestructura de comunicación y mano de obra calificada [en México, el Estado desarrolla un papel vital en la formación de la mano de obra por medio de sus instituciones educativas]), ventajas geográficas (red carretera, aeropuertos, red ferroviaria, puertos marítimos y colindancia con Estados Unidos que le han

contemporáneo.» González Nicolás, Inés (coord.). *Los sindicatos en la encrucijada del siglo XXI*. México: Fundación Friedrich Ebert, Representación en México, 2006. pp. 13-38; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-18.

⁴⁸ Para más información sobre el régimen presidencial mexicano véanse Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. «Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.» Última reforma del 22 de enero de 2020. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 31 de octubre de 2020. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153_220120.pdf>; Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. «Artículo 123.» Última reforma del 8 de mayo de 2020. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 31 de octubre de 2020. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_080520.pdf>; Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. «Artículo 80.» Última reforma del 8 de mayo de 2020. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 31 de octubre de 2020. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_080520.pdf>; Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. «Artículo 89.» Última reforma del 8 de mayo de 2020. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 31 de octubre de 2020. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_080520.pdf>.

⁴⁹ Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 23-40; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 665-668; Sotelo. «Crisis y transformación...», pp. 53-57; Xelhuantzi. «El sindicalismo mexicano...», pp. 13-38; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-18; García. «Historia de la...», pp. 263-267; Sosa. «La industria automotriz...», pp. 192-211; Ernesto Henry Turner Barragán. «La industria automovilística mundial y mexicana ante la globalización.» *Comercio Exterior*, (junio 2001): pp. 502-504; Vicencio. «La industria automotriz...», p. 213; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 33-38; Dicken. «The State Really...», pp. 169-183, 190-194.

permitido capitalizar su localización geográfica en una ubicación estratégica) e incentivos y exenciones con el objetivo de atraer IED. Estas ventajas y exenciones, sumadas a los decretos automotrices y a la firma de tratados comerciales internacionales, permitieron ejemplificar a qué se refirió esta investigación por predominio del Estado mexicano en la IAM.⁵⁰

Para cerrar este apartado, se subraya que la necesidad de acudir a Poulantzas —y no a otros autores— no se debe a una *comodidad* teórica, sino que permite comprender los funcionamientos del Estado, pero nunca como una suerte de estiramiento conceptual a modo. El ímpetu en emplear sus conceptos es que funcionan como un esquema que parte de la realidad material desde la que se escribe y no como si la forma de Estado capitalista funcionara igual en todos los países y sin importar las cualidades materiales de las diferentes formaciones sociales.

Con base en el análisis de la formación social mexicana se inscribió un predominio del Estado en México, bajo un régimen presidencial sobredeterminado (en el cual los niveles de gobierno federal y estatal tienen mayor relevancia), que ha facilitado la incursión empresarial de procedencia prioritariamente extranjera en el país. Este proyecto se apoyó de Poulantzas para dar una significación teórica acotada a las especificidades de la formación social y, por ende, de la forma económica que ha imperado en la formación social mexicana. Únicamente, a partir de las características observadas en este caso pudo expresarse que el Estado en México ha gestado un papel predominante, pero no como si este fuera el *auténtico organizador de la acumulación capitalista mexicana*, sino como un facilitador/regulador político de la industria automotriz —preponderantemente extranjera— en el país.⁵¹

Se adelanta que, en función de este predominio de lo político, la negociación para el arribo de una empresa al país se efectúa mediante el Estado, a través del gobierno en los niveles federal, estatal y municipal (se destaca la importancia que tienen en dicha negociación el presidente de la república y los gobernadores de los estados), en donde se induce a que la empresa interesada opte por la localidad por medio no solo del ofrecimiento de ventajas y beneficios, sino que el gobierno (en los niveles federal y estatal) y la empresa acuerdan el

⁵⁰ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 249, 252-256; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Sánchez. *La precarización laboral...*; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 33-48; CNNExpansión. «GM pone el...»; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Carlos Manuel García-Remigio y otros. «Valoración del impacto de la industria automotriz en la economía mexicana: una aproximación mediante matrices de contabilidad social.» *El Trimestre Económico*, vol. 87. No. 346, (abril-junio 2020): pp. 437-461; José Elías Jiménez Sánchez. «Un análisis del sector automotriz y su modelo de gestión en el suministro de las autopartes.» 2006. *Instituto Mexicano del Transporte: Secretaría de Comunicaciones y Transportes*. Recuperado el 2 de abril de 2020. <<https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt288.pdf>>; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 370-378; Neri y otros. «La industria automotriz...»; Dicken. «The State Really...», pp. 169-183; Gutiérrez-Lagos. «Inversión Extranjera directa...», pp. 67-86; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66.

⁵¹ Para más información sobre las transiciones político-económicas por las que ha atravesado el Estado mexicano, así como el surgimiento del ejecutivo fuerte véanse Germán Pérez Fernández del Castillo (dir. de la obra) y Rosa María Mirón Lince (coord.). *Evolución del Estado mexicano, Tomo I, Formación 1810-1910*. Ed. David Álvarez Saldaña. México: Ediciones El Caballito S.A., 2000; Germán Pérez Fernández del Castillo (dir. de la obra) y Rosa María Mirón Lince (coord.). *Evolución del Estado mexicano, Tomo II, Reestructuración 1910-1940*. Ed. David Álvarez Saldaña. México: Ediciones El Caballito, S.A., 2005. Pérez y Mirón. *Evolución del Estado, Tomo III...*, pp. 111, 153; Equipo Roma (Arteaga García, Arnulfo; Bracamonte Sierra, Álvaro; Camacho Sandoval, Fernando; Carrillo, Jorge; González Herrera, Gerardo; Micheli Thirió, Jordy). «El auto del futuro y el futuro de México.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 4, no. 18, (abril-junio 2019): pp. 8-12; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 411-432; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 14-15.

contrato colectivo, el sindicato y hasta la fijación salarial. Como se dijo líneas atrás, en México el salario es fijado por el Gobierno Federal a través de la Comisión Nacional de Salarios Mínimos o CONASAMI (esto responde a la forma económica capitalista no íntegra que impera en el país), lo que significa que la retribución económica del trabajador suele ser independiente de su productividad, de las ganancias de la empresa y queda supeditado a los acuerdos entre los representantes del gobierno, de los sindicatos y de las empresas.⁵²

1.2 Papel de lo económico (dimensión empresarial)

Así como se ubicó el Estado mexicano en la dimensión política (en la instancia de lo político), este apartado situó la dimensión empresarial a través del papel que ha desempeñado GMM. Para evitar alargamientos o interpretaciones poco adecuadas con la reflexión en torno al Estado, fue que se acudió nuevamente a Poulantzas. Esto último no obedeció a un *capricho* teórico, sino que respondió a la necesidad de darle un *tratamiento adecuado* a la investigación. Resultó necesario exponer detalladamente a qué se refirió esta investigación cuando estipuló que esta empresa se ha situado en la instancia de lo económico.⁵³

Es muy importante recordar que la instancia de lo político y la instancia de lo económico, en su articulación en el modo de producción acorde con la formación social mexicana, cuentan con autonomía relativa (relativa en el sentido de que no es absoluta porque continúa el carácter clasista y se pueden observar acciones del Estado a favor del capital extranjero), lo que facilita estudiar, por una parte, el Estado mexicano y, por el otro, la GMM.

En vista del apartado anterior, así como Poulantzas señaló la imposibilidad de hablar sobre una teoría general del Estado, en este se marcó algo similar con la instancia de lo económico. De hecho, y por ello se auxilió una vez más en este autor, si esta investigación hubiera ocupado una teoría general de lo económico, habría retrocedido a interpretaciones de carácter economicista, en las cuales, y sin importar la época económica o la formación social, el Estado ha sido un mero *reflejo* de la *base* o la *infraestructura*. Por último, y siguiendo a Poulantzas, no puede hablarse de una teoría general de lo económico como tampoco debe confundirse esta instancia con el modo de producción ni con la formación social.⁵⁴

Según Poulantzas, la instancia de lo económico se ha conformado por tres elementos que, separados, han funcionado como factores de la producción, pero, una vez conjugados, han llevado a cabo la producción. A su vez, este autor recalcó, para no caer en una teoría general de la economía, que la combinación de estos tres factores de la producción ha dependido de la época económica (según sea el o los modos de producción así como el estadio o fase de este mismo), de la formación social específica y del carácter determinado de estos tres (tipo de mano de obra [especializada o no especializada], tipo de medios de producción

⁵² Equipo Roma. «El auto del...», pp. 8-12; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 239-241, 411-432; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 14-15; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Carrillo. «El boom de...», pp. 59-77.

⁵³ Zemelman. *Uso crítico de...*, pp. 195-210.

⁵⁴ Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 9-26; Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 188-191, 245; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 421-435; Pérez y Mirón. *Evolución del Estado mexicano, Tomo III...*, pp. 111, 153.

[especializados o no especializados] y origen del capital [de carácter nacional público o privado o de carácter internacional público o privado]). Los tres factores son: 1) el obrero (la fuerza de trabajo), 2) los medios de producción (medios de trabajo) y 3) el no-obrero (quien se apropia del producto).⁵⁵

Una vez que se han combinado estos tres factores —según su época económica, la formación social y su carácter específico— se produjeron dos relaciones: a) relación de apropiación o posesión, como la relación entre el obrero y los medios de producción o el *proceso de trabajo*, y b) la relación de propiedad en la que interfirió el no-obrero como propietario ya del obrero, de los medios de producción o de ambos. A esta relación de propiedad se le ha conocido como las *relaciones de producción* y, debido a la autonomía relativa —pero no absoluta—, no debe confundirse esta relación de propiedad (que forma parte de lo económico) con la propiedad en sentido jurídico, ya que esta última forma parte de la instancia jurídico-política del Estado. No obstante, para el caso mexicano, las relaciones de producción se estipularon en el artículo 123 de la CPEUM y en la LFT, mismas que —por su origen de clase— han servido, como parte de las funciones constitutivas de la instancia de lo político, para determinar la propiedad y los derechos y obligaciones de los dos factores de la producción: el capital y el trabajo. Por último, ambas relaciones (de apropiación y de propiedad), al ser diferentes, han conformado diversas combinaciones según la época económica, la formación social y el carácter específico de los tres factores de la producción.⁵⁶

Con el propósito de situar la época económica de estas combinaciones desde el momento y el lugar en que se escribió esta tesis, se ha puesto especial atención, para comprender la forma económica en México (como la manera en que se combinan los elementos del modo de producción en una determinada formación social), en la doble separación que sufre el trabajador: a) separación de la relación de apropiación (obrero y medios de producción) y b) separación de la relación de propiedad (obrero y su producto del trabajo). Si bien estas dos relaciones (apropiación y propiedad) han conformado la instancia de lo económico (con sus múltiples combinaciones) de un modo de producción, pudo notarse que, de esta doble separación (tras una conjugación de combinaciones previas), acaeció el m.p.c., aunque —para este caso de estudio— bajo las especificidades de la formación social mexicana. Empero, a manera de aclaración, mientras Poulantzas escribió desde la mirada de los países bajo el m.p.c. en un sentido íntegro, este trabajo lo hizo desde la forma económica capitalista no íntegra que fue propuesta, para el caso mexicano, por David Álvarez Saldaña.⁵⁷

El tema sobre la forma económica propia de la formación social mexicana no ha sido fácil de asimilar, sobre todo porque, como estipuló José Othón Quiroz Trejo⁵⁸, debe

⁵⁵ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 19-22, 33-50, 152-171, 237; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 23-48, 154-161; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 424-425.

⁵⁶ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 19-22, 33-50, 152-171, 237; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 23-48, 154-161; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 424-425; Pérez y Mirón. *Evolución del Estado mexicano, Tomo III...*, pp. 111, 153.

⁵⁷ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 19-22, 33-50, 237. Para un análisis en profundidad sobre las características de la forma económica capitalista no íntegra basada en la producción de plus-trabajo-valor véase Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 207-220.

⁵⁸ Se agradecen y reconocen las valiosas observaciones que José Othón Quiroz Trejo compartió con este proyecto.

analizarse la IAM según el caso por estudiar, es decir, debe tomarse en cuenta —para cada empresa— la *nacionalidad* y el *carácter* (privado extranjero, privado nacional o paraestatal) de la *inversión* y, en consecuencia, del proceso de trabajo y de las relaciones de producción. La importancia de este argumento se debe a que en la IAM —ya sea en el sector terminal (donde se centra esta investigación) como en el de las autopartes— se ha observado, a lo largo de toda su historia, una amplia supremacía de la inversión por parte del capital industrial internacional. Por ejemplo, hasta el año 2017, en el país existían 2700 empresas proveedoras en sus diferentes niveles (*Tier* 0.5, 1, 2 y 3) que se han establecido alrededor de las ensambladoras, pero de estas solo 35 por ciento eran de procedencia mexicana, sin olvidar que han sido las empresas extranjeras quienes han adherido mayor valor agregado a la cadena de valor regional. De hecho, en la región del T-MEC (antes TLCAN), la zona económica de los Grandes Lagos ha sido la que mayor valor agregado ha generado.⁵⁹

Estos argumentos suscitaron dos observaciones, por un lado, se ratificó el papel predominante del Estado mexicano pues ha fungido como un regulador/facilitador de la IED y, por el otro, ha sido posible cuestionar —aunque este punto excedió por mucho los alcances de esta tesis— cuál ha sido el papel de la burguesía nativa en la IAM. Esto último fue crucial, pues aunque esta investigación no tuvo como objetivo estudiar el modo de producción que impera en el país, se ha considerado decisivo conocer sobre este. El análisis del modo de producción en México respondió a que, del estudio de estas dos dimensiones históricamente paralelas (lo político y lo económico), ha podido responderse cómo y por qué se ha gestado el proceso de la relocalización productiva.

Como se dijo, el análisis de la forma económica en México conllevó fuertes reflexiones, pues al haber sido hegemónica la inversión extranjera de esta industria en el país, esto generó severas dudas en el autor de esta tesis no solo en torno a la existencia de la burguesía industrial nativa, sino que, incluso, refrendó la razón de haber optado por el término Industria Automotriz en México y no por la Industria Automotriz Mexicana. Mientras el último término podría engañar al lector al hacerle creer que esta industria ha sido netamente mexicana por solo establecerse en el territorio nacional, el primer término hizo

⁵⁹ Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-67; Gregorio Manuel Canales Ramírez y otros. «La Industria Automotriz en México y El Desarrollo de Proveedores Nacionales.» *Latindex*, (2019): pp. 528-537; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Turner. «La industria automovilística...», pp. 502-505; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 84-85; Adriana Barrera Franco y Alejandro Pulido Morán. *La industria automotriz mexicana: situación actual, retos y oportunidades*. México: ProMéxico, 2016; Franco Piña. «La industria automotriz en México se prepara para el T-MEC.» 9 de diciembre de 2019. *Milenio*. Recuperado el 5 de enero de 2020. <<https://www.milenio.com/especiales/la-industria-automotriz-en-mexico-se-prepara-para-el-t-mec>>; Dussel. «Las importaciones de...», pp. 126-139; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía.» marzo de 2012. *Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología*; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 207-242, 411; César Guerrero. «De la manufactura a la ingeniería. Entrevista con Daniel Hernández Camacho, director del Clúster Automotriz de Querétaro.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 4, no. 18, (abril-junio 2019): pp. 41-44; Romero. «Impacto asimétrico de...», 69 p. Para un estudio en profundidad sobre el bajo desempeño de las Pequeñas y Medianas Empresas mexicanas (PYMES) véase María Guadalupe Durazo Bringas. *Factores que contribuyen a la competitividad de las PyMEs del sector automotriz en el estado de Sonora (Tesis que para obtener el grado de Doctora en Filosofía con especialidad en Administración)*. México: Universidad Autónoma de Nuevo León, 2018. pp. 40-45.

eco a lo que desde principios de la década de los 70 del siglo XX se ha querido para esta industria: promover a México como una plataforma de exportación⁶⁰ a cargo de la IED.⁶¹

Para abundar en torno al tema de la forma económica (capitalista no íntegra) que ha regido en el país, se retomó el texto de Elisa Dávalos, “La industria automotriz en América del Norte después de la crisis 2008: efectos en Canadá”. En este escrito, la autora estipuló que México ha funcionado como captador de IED —totalmente congruente con la forma económica no íntegra preponderante en el territorio—, en donde no ha existido un modelo político o económico que haya fomentado el desarrollo tecnológico ni social. Por tal suerte, el país se ha reducido a una mera plataforma de exportación de bajo costo. Asimismo, el “Equipo Roma” —conformado por connotados especialistas de este sector industrial en el país— compartió una opinión similar a la de Elisa Dávalos y a la de esta tesis⁶²:

La industria automotriz ha recibido un trato privilegiado por lo que implica para la macroeconomía: empleo, exportaciones y balanza de divisas. Se han descuidado, sin embargo, el mercado interno, la disminución de la desigualdad, la recuperación salarial y la inversión pública. Sabemos que los estados ofrecen toda suerte de estímulos fiscales, subsidios y exenciones, pero las políticas de fomento de la proveeduría local no han producido los resultados esperados.

La virtual inexistencia de empresas mexicanas con potencial para insertarse en las cadenas de valor impide que la implantación de empresas transnacionales se traduzca en desarrollo local. El principal vínculo es, por mucho, el empleo, y ni empresas ni autoridades han instrumentado hasta ahora estrategias eficaces para ir más allá.⁶³

Una vez expuesta la forma económica capitalista no íntegra que ha persistido en la IAM (sobre la forma económica se ahonda extensamente en el tercer capítulo), se regresa al tema de la dimensión empresarial. Con respecto a la instancia de lo económico, la empresa GMM —al cumplir con esta doble separación de las relaciones de apropiación y de propiedad— ha formado parte de lo económico (característico del m.p.c.), pero, como se ha explicado, bajo las especificidades económicas de la formación social mexicana. De esta forma, GMM posibilitó observar, conforme a la época económica, a la formación social en la que se ha establecido —en este caso la mexicana— y al carácter específico que han adquirido los tres factores de la producción, diversas combinaciones en cuanto a sus procesos de trabajo, a sus relaciones de producción y a sus modelos productivos, ya que la composición sociotécnica de sus Complejos industriales, durante las etapas del desarrollo de la IAM, han distado mucho entre sí. Sin embargo, cada una de las etapas del desarrollo de la IAM ha correspondido a la forma económica que ha cubierto la formación social mexicana, a su momento histórico, a su época económica y al modelo económico —en turno— apoyado por el Estado mexicano.⁶⁴

⁶⁰ Para una definición sobre plataforma de exportación véase Peter Dicken. «Transnational Corporations: The Primary ‘Movers and Shapers’ of the Global Economy.» Dicken, Peter. *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. Estados Unidos de América: The Guilford Press, 2011. pp. 142-143.

⁶¹ Enrique de la Madrid Cordero. «Vincular para crecer/Grandes oportunidades en el sector automotriz mexicano.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 1, no. 1, (enero-marzo 2015): pp. 12-21; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 213-218; Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», pp. 82-85; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 115-155; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 126-127; Gutiérrez-Lagos. «Inversión Extranjera directa...», pp. 67-86.

⁶² Madrid. «Vincular para crecer/Grandes...», pp. 12-21; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 213-218; Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», pp. 82-85; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 115-155; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 126-127; Gutiérrez-Lagos. «Inversión Extranjera directa...», pp. 67-86.

⁶³ Equipo Roma. «El auto del...», p. 11.

⁶⁴ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 19-22, 33-50, 237.

1.3 La relocalización productiva

Como se explicó al inicio del capítulo, este proyecto se enfrentó a enormes retos en su búsqueda por explicar cómo y por qué ha ocurrido el proceso de la relocalización productiva. Por lo tanto, en este apartado se recuperaron algunas de estas interpretaciones con el objetivo de ubicar este proceso en la industria automotriz y delimitarlo en una espacialidad y una temporalidad específicas, es decir, brindar una definición del objeto de estudio a partir de la formación social mexicana.

Cabe aclarar que la definición que incorporó este trabajo se ciñó bajo la propuesta de Jorge Carrillo⁶⁵ y de Lourdes Álvarez Medina, aunque, a diferencia de estos dos autores, se ubicó este proceso en una etapa de la IAM donde han confluído dos líneas históricas paralelas: a) la dimensión política y b) la dimensión empresarial. Para efectos metodológicos, se ocupó la relocalización productiva como una *última dimensión de estudio*. No obstante, al precisar este proceso global como una dimensión más, permitió desagregar sus elementos constitutivos en cuatro categorías de análisis que permitieron estudiar —puntualmente— cómo y por qué ha ocurrido la relocalización productiva a través de un caso.

En cuanto a la primera acepción, Francisco Pérez de los Cobos Orihuel especificó que la relocalización productiva ha sido una nueva etapa en la evolución del capital, mediante la cual, en su búsqueda por la acumulación y la generación de ganancias —así como debido a la expansión planetaria de la economía capitalista y al uso intensivo de la tecnología en la producción—, ciertas empresas se han servido de dos procesos para reducir costos, aumentar la competitividad y evitar conflictos laborales en países donde la tasa de participación de los trabajadores en la defensa de sus derechos ha sido elevada. Estos dos procesos —que pueden ser de escala local, regional e incluso global— han consistido en deslocalizar el proceso productivo o una parte de este mismo de un sitio y, más tarde, relocalizarlo en otro lugar. Se ha tratado, en pocas palabras, de aumentar la jornada y, a la inversa, mantener o disminuir el salario en actividades productivas que han requerido el *uso intensivo de trabajo* (gran parecido con la industria automotriz). En resumen, las empresas han cerrado en un sitio porque encontraron costos inferiores en otro lugar. Asimismo, Pérez de los Cobos enfatizó el tema del uso de la tecnología no solo en los procesos productivos, sino también porque ha facilitado la movilidad del capital y ha permitido este doble proceso de deslocalización y posterior relocalización sin la necesidad de resolver grandes resistencias o conflictos.⁶⁶

Con base en la definición previa —aunado al papel preponderante del conocimiento en el proceso productivo—, se acudió a una segunda interpretación de la relocalización productiva a cargo de Lylia Palacios Hernández y Arnoldo Ochoa Cortés. Lo novedoso de

⁶⁵ Se agradecen y reconocen las valiosas observaciones que Jorge Carrillo compartió con este proyecto.

⁶⁶ Francisco Pérez de los Cobos Orihuel. «El conflicto laboral en la actualidad: los nuevos conflictos.» *Revista Ius et Praxis*, vol. 16, No. 1, (2010): pp. 441-452. Para ahondar sobre los efectos de la globalización en la deslocalización y posterior relocalización de la producción en una localidad véase Adrián Moreno Mata. «Localización, deslocalización y efectos territoriales de la globalización. El caso del cluster automotriz en Villa de Reyes, San Luis Potosí, México.» *Thirteenth International Conference on Environmental, Cultural, Economic & Social Sustainability 2017 Special Focus: Pathways to Sustainability—Challenges and Opportunities for State and Society*. Río de Janeiro, Brasil: Biomass and Water Management Research Center, Fluminense Federal University Niterói, Greater Rio de Janeiro, Brazil, del 19 al 21 de enero de 2017. pp. 1-23.

su propuesta fue que estos autores entendieron la relocalización productiva como un elemento propio del posfordismo, es decir, este modelo productivo buscó la desconcentración o dislocación de fragmentos de la producción con el objetivo de trasladarse hacia regiones que han contado con elevadas tasas de explotación, con una composición baja de capital y con alta flexibilidad laboral que ha posibilitado, a su vez, introducir segmentos de la producción con un elevado nivel tecnológico (automatización de algunos procesos de la producción). Otro elemento que se destacó de este estudio fue que posibilitó acercar este proceso de escala mundial con la formación social mexicana, pues el artículo se centró en los procesos de reestructuración que acaecieron —con la apertura comercial en la década de los 80— en algunos sectores de la industria (entre estos la automotriz) en la región sureste de Coahuila. Estos nuevos patrones productivos, al reorientar el modelo económico hacia el exterior, marcaron el camino del país hacia la exportación, pero dicho trayecto ha estado acompañado por la relocalización productiva.⁶⁷

Una última interpretación que se ha relacionado con las dos anteriores y al mismo tiempo permitió conectarla con la IAM fue la que concibió la relocalización productiva como una maniobra empresarial, cercana a los planteamientos de Michel Porter, en el sentido de una planeación estratégica que, desde la década de los 80, ha evaluado cómo extender las ventajas competitivas y así alcanzar las metas concernientes a las empresas. A decir de la IAM, Karen Ochoa Valladolid describió que esta industria en el país claramente ha sido impulsada por empresas norteamericanas, japonesas, francesas y alemanas, que —con miras a segmentar los procesos productivos— se instalaron en países (como el caso mexicano) que han ofrecido menores costos y mayores beneficios. Incluso, en combinación con este texto de Ochoa, Ernesto Henry Turner Barragán explicó que la planeación estratégica se ha complementado con otros procesos y relaciones de trabajo como el *outsourcing*, pues las empresas se han apoyado de múltiples filiales que se han instalado en regiones o países y, al hacerlo, han permitido reducir costos y completar la producción.⁶⁸

⁶⁷ Lylia Palacios Hernández y Arnoldo Ochoa Cortés. «Reestructuración y desindustrialización en la región sureste de Coahuila.» *Problemas del Desarrollo*, vol. 39. No. 155, (octubre-diciembre 2008): pp. 127-151. Para más información sobre las características del modelo posfordista véanse Gilles Lipovetsky. *La felicidad paradójica. Ensayo sobre la sociedad de hiperconsumo*. México: Editorial Anagrama, 2013; Alain Lipietz. «El mundo del postfordismo.» *Ensayos de Economía*, vol. 7. No. 12, (1997): pp. 11-50; Alain Lipietz. «El posfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo.» *Seminarios Intensivos de Investigación*. Argentina: PIETTE, 1994. pp. 1-53; Maurizio Lazzarato. «Trabajo autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre 2006): pp. 35-44; Maurizio Lazzarato y Antonio Negri. «Trabajo inmaterial y subjetividad.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no.7, (diciembre 2006): pp. 45-54; Karl Marx. *Elementos Fundamentales para la Crítica de la Economía Política (Grundrisse) 1857-1858*. Vol. 2. México: siglo veintiuno editores, 2016; Beatriz Montserrat Gómez Martínez y Jorge Damián Morán Escamilla. *Metamorfosis del espacio en San Luis Potosí ante la llegada de la industria automotriz*. México: El Colegio de San Luis, A.C., 2020. p. 19.

⁶⁸ Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 33-58; Turner. «La industria automovilística...», pp. 495-505. Para más información sobre la planeación estratégica véanse Michael Porter. «Competitive Strategy: The Core Concepts.» Porter, Michael. *Competitive advantage. Creating and Sustaining Superior Performance*. United States of America: The Free Press: Maxwell Macmillan Canada: Maxwell Macmillan International, 1985. pp. 1-30; Fernando Davara Rodríguez. «Planificación estratégica e inteligencia económica: herramientas de gestión del cambio.» *Cuadernos de estrategia*, no. 174, (2015): pp. 189-229; Freddy Daniel Álvarez Pinto. «Planeación estratégica de marketing.» *Perspectivas*, no. 20, (julio-diciembre 2007): pp. 67-104; Jesús García Guilliany, y otros. «Proceso de planificación estratégica: Etapas ejecutadas en pequeñas y medianas empresas para optimizar la competitividad.» *Espacios*, vol. 38. No. 52, (2017): 14 p.; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 144-149.

Si bien estas interpretaciones fueron sumamente pertinentes para explicar la relocalización productiva y posibilitaron ubicar este proceso en el caso de la IAM, a continuación se presenta la propuesta de Carrillo y Álvarez, ya que, a partir de esta, se logró especificar el parámetro temporal que orientó esta investigación. Empero, a diferencia de Carrillo y Álvarez —y aunque el autor de este texto se apoyó en su temporalidad y retomó algunos elementos de su definición para construir la propuesta conceptual—, la presente tesis delimitó este proceso en una etapa del desarrollo de la IAM en la que han confluído las dos líneas históricas paralelas previamente expuestas.⁶⁹

Conforme a Carrillo y Álvarez, para ubicar puntualmente la relocalización productiva en la IAM, fue menester retomar algunos de los resultados alcanzados por el TLCAN. Por ejemplo, ambos autores enfatizaron que si bien Estados Unidos ha desempeñado el primer puesto como mayor productor en esta región económica, debe tenerse en cuenta que México, entre 1998 y el 2008, creció a una Tasa Porcentual Promedio de 4.3 por ciento, en contraste de 3.2 por ciento de la Unión Americana. Esta información se cotejó con un trabajo de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), pues apuntó que, entre 1990 y el 2016, el porcentaje de vehículos que se produjeron en México para su exportación subió de 34 por ciento a 80 por ciento. A estos datos se añadió la información brindada por Enrique Dussel en cuanto al tema de las autopartes, dado que —debido al TLCAN— México ha reportado impresionantes resultados en cuanto a IED, en gran medida por las inmejorables ventajas que ha brindado la cómoda tasa arancelaria entre México y Estados Unidos.⁷⁰

Estos *extraordinarios* datos con respecto al aumento de unidades fabricadas en el país no han sido resultados exclusivos del TLCAN. Al contrario, en esta investigación se ha enfatizado que estos efectos *no habrían sido posible sin el papel predominante del Estado mexicano*, puesto que desde la década de los 70 —específicamente con el Decreto de 1972— se buscó el establecimiento del país como plataforma de exportación, pero, desde luego, bajo la ruta que ha trazado el capital industrial internacional.⁷¹

De vuelta con Carrillo y Álvarez, el proceso de la relocalización productiva se ubicó después de la crisis del 2008 al 2009, cuyos resultados permitieron reconfigurar geográfica y reestructurar económicamente la región del TLCAN. Sobre esta reconfiguración y reestructuración, ambos autores remarcaron que este proceso no debe entenderse como único y uniforme, sino como una serie de transformaciones constantes ya en la línea productiva, en algún segmento de la producción o en el portafolio de productos en la región del TLCAN. A su vez, destacaron que la relocalización productiva ha podido explicarse por medio de múltiples factores que han excedido la simple estrategia empresarial para reducir costos y maximizar sus ganancias. Por ejemplo, la reubicación se ha gestado por un incremento en el

⁶⁹ General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...»; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...».

⁷⁰ Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-104; Dussel. «Las importaciones de...», pp. 126-139; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 163-165.

⁷¹ Escandón. *Análisis de la...*, p. 81; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 219-220; Quiroz. «La crisis de...», pp. 116-117; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 109-168.

salario, por pugnas sindicales, por facilidades y ventajas propuestas a las empresas en otras localidades, por la búsqueda de zonas que han permitido aumentar la cadena de valor y por hechos demográficos como la existencia de mano de obra con edad para laborar y, por supuesto, la abundancia de esta última. Por lo cual, tras la crisis del 2008, la reconfiguración y reestructuración permitió recuperar la producción en Estados Unidos e incrementar la de México. Es decir, el capital se apoyó de ventajas, facilidades e incentivos otorgados por gobiernos (como el caso mexicano), de las innovaciones tecnológicas en el proceso de trabajo (conforme a patrones productivos de empresas japonesas, alemanas y coreanas) y en las relaciones de producción. Estas facilidades consintieron al capital extranjero mayor movilidad y el traslado de sus actividades productivas, cuyos resultados se reflejaron de manera positiva en algunos estados del sur de Estados Unidos (en Carolina del Sur y Georgia) y en las zonas del norte, centro y del Bajío en México. Desafortunadamente, el aumento en la producción de las zonas previamente mencionadas ocurrió en detrimento del cierre (temporal o definitivo) de plantas o del traspaso de líneas productivas provenientes de Ontario, Canadá y de algunos estados del norte de Estados Unidos (concretamente empresas ubicadas en la región de los Grandes Lagos).⁷²

No solo Carrillo y Álvarez han relatado este proceso, a la par han destacado extraordinarios trabajos elaborados tanto por autores mexicanos como estadounidenses. Entre estos se encuentran Alex Covarrubias, Elisa Dávalos o las aportaciones sobre la reconfiguración de la producción automotriz en América del Norte a cargo de Thomas Klier y James Rubenstein. Covarrubias estipuló que, desde la crisis del 2008, la IAM llegó a tener una tasa de crecimiento anual de 7 por ciento hasta 2017, incluso —conforme a sus investigaciones—, en la región del TLCAN, México y Canadá cambiaron posiciones, pues, en 2017, México generó 23 por ciento de la producción regional, Estados Unidos 64 por ciento y Canadá 13 por ciento.⁷³

Esta información fue corroborada por Dávalos, pues, tras la crisis del 2008, no solo se observó cómo México desplazó a Canadá en la producción de unidades (entre el año 2005 y 2016 la participación en la producción de vehículos se redujo en Estados Unidos y Canadá, mientras que la de México aumentó de 10.3 por ciento a 19.8 por ciento), también se gestó el ascenso de China como el mayor productor de automóviles en el mundo. En palabras de Dávalos: “El fenómeno de relocalización de plantas de ensamble hacia el hemisferio sur no es un fenómeno nuevo, pero la crisis de 2008-9 funciona como catalizador de este proceso”.⁷⁴ Pero ante este escenario de bonanza y crecimiento, tanto Covarrubias y Alfonso Bouzas como Dávalos expresaron que este crecimiento se ha sustentado en el “*dumping* social y ventajas

⁷² Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-80; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-125; Carrillo. «El boom de...», pp. 59-77.

⁷³ Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Klier y Rubenstein. «Configuration of the...»; Klier y Rubenstein. «The Growing Importance...»; Klier. «The Impact of...»; Sánchez. *La precarización laboral...*; CNNExpansión. «GM pone el...»; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4.

⁷⁴ Dávalos. «La industria automotriz en...», p. 129.

espurias»⁷⁵, en las que ha acaecido una *mexicanización* (esto es un símil de deterioro) de las relaciones de producción para toda la región del antes TLCAN con recortes salariales, de prestaciones y de empleos. Asimismo, se ha resaltado el papel del Estado mexicano, por medio del gobierno (en los niveles federal y estatal), que, en su búsqueda por atraer IED, ha acordado facilidades, estímulos fiscales, contratos colectivos, sindicatos y los salarios con las empresas. Sobre esto último, Covarrubias expresó —para el 2016— que los trabajadores mexicanos ganaban 94 por ciento menos que los trabajadores estadounidenses y aunque México contaba con canales para la protección de sus derechos laborales y se ha suscrito a la mayoría de los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), esto no ha tenido implicaciones reales en el país.⁷⁶

Asimismo, se destacaron los amplios conocimientos de Klier y Rubenstein sobre el tema salarial así como el papel preponderante que ha tenido el capital industrial extranjero en la historia de la IAM⁷⁷:

Mexico has a long history of foreign-headquartered companies producing vehicles there. Both GM and Chrysler started production in Mexico in the 1930s. Overseas producers VW and Nissan chose Mexico as their first entry point to North America during the 1960s. At the time the footprint of vehicle assembly in Mexico was very much concentrated around Mexico City. That pattern continued well into the 1980s. During the last 3 decades Mexico saw new investment into vehicle assembly, increasing its total of light vehicle assembly plants from 6 to 10. In fact, by 2010 Mexico had opened up a noticeable gap over Canada in light vehicle production.

As the size of Mexico's industry grew, its footprint became more dispersed [...] Yet to date Mexico's motor vehicle industry exists as a mostly separate production region within North America, without being tightly integrated geographically into auto alley. Nevertheless, the vast majority of Mexico's light vehicle production is being exported (Mexico's export share was 83% in 2010); most of the exports are headed to the US and Canada. Lower Mexican labor costs are more than offsetting the additional costs of shipping finished cars to the north.⁷⁸

Con base en las interpretaciones estipuladas en la cita anterior, lo que se quiso enfatizar fue que el proceso de la relocalización productiva, lejos de haber concluido, continúa activo en la actualidad. Pues la mayoría de las compañías extranjeras han invertido en México por las ventajas (en su generalidad por los bajos costos laborales) que ha ofrecido el Estado mexicano y, al mismo tiempo, han aprovechado las cualidades político-económicas y de infraestructura del país, dado que ha funcionado como plataforma de exportación. También, se mencionó su relevancia contemporánea porque según Carrillo y Álvarez, durante las elecciones presidenciales del 2016 en Estados Unidos, de los 19 estados donde se concentraba la industria automotriz en este país, se observó una elevada inclinación porcentual en la candidatura de Donald Trump, debido a que entre sus promesas de campaña se encontraba impedir la relocalización productiva. Durante la presidencia de Trump fue posible observar una serie de acuerdos para que algunas empresas estadounidenses no invirtieran en México y regresaran a su país de origen (esto fue notorio con el caso de Ford en San Luis Potosí). A su vez, el tema de la relocalización productiva resonó tan fuerte en la

⁷⁵ Covarrubias. «La ventaja competitiva...», p. 102.

⁷⁶ Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Klier y Rubenstein. «Configuration of the...»; Klier y Rubenstein. «The Growing Importance...»; Klier. «The Impact of...»; Sánchez. *La precarización laboral...*; CNNExpansión. «GM pone el...»; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199.

⁷⁷ *Ídem*.

⁷⁸ Klier y Rubenstein. «Configuration of the...».

administración de Trump, que este tema tuvo enérgicas implicaciones en la renegociación del TLCAN, hoy T-MEC, pues entre las nuevas disposiciones que tuvieron mayor peso se encontraron las referentes a la industria automotriz en la región: se modificaron el artículo cuatro concerniente a las reglas de origen y el 23 dedicado a temas laborales.⁷⁹

Como se dijo líneas arriba, para desarrollar una adecuada significación teórica sobre la relocalización productiva, esta investigación retomó elementos de todas estas acepciones previamente expuestas y se ciñó a la temporalidad que propusieron Carrillo y Álvarez. En resumen, la relocalización productiva no se ha referido únicamente al traslado de un segmento de la producción de un sitio hacia otro, sino que ha sido una estrategia que buscó reconfigurar geográficamente y reestructurar económicamente la región del TLCAN. Es decir, esta tesis no concibió este proceso como el simple y llano traslado de un segmento de la producción, puesto que, para que aconteciera esto, debieron darse una serie de factores que propiciaron esta transferencia (ventajas, facilidades e incentivos). Más bien, esta estrategia geográfica y económica se ha remontado algunos años antes de la crisis del 2008, pues, conforme a estimaciones de Lourdes Álvarez Medina, fue posible observar que entre los años 2007 y 2011 se recrudeció esta recomposición geográfica, dado que Canadá y Estados Unidos disminuyeron su producción por planta (diez mil y siete mil unidades para cada país respectivamente). Mientras tanto, en México aumentó 29 mil unidades por planta e, incluso —en esta misma temporalidad—, en Estados Unidos dejaron de producir 17 plantas y 22 disminuyeron su producción de unidades.⁸⁰

Por lo cual, para introducir el estudio de caso, se comparte que el Complejo de GMM en Villa de Reyes, San Luis Potosí, ha sido parte de *esta misma estrategia regional y empresarial, que, a su vez, ha funcionado como bastión tanto para expandir como para trasladar la producción*. Se denominó bastión, pues fue realmente sospechoso que, mientras esta empresa se declaraba en quiebra durante la crisis del 2008 y posteriormente redujo su producción en Estados Unidos y Canadá, su Complejo en San Luis Potosí no solo comenzó a producir, sino que, por lo menos hasta el momento en que se escribió esta tesis, continuó fabricando unidades. Asimismo, conforme a la definición más concreta de la relocalización productiva como el traslado de un segmento de la producción de un sitio hacia otro, se encontraron las declaraciones hechas por la empresa, pues, tras la huelga que estalló en su planta de Ingersoll, Canadá, el 17 de septiembre de 2017, el corporativo *amenazó y efectuó* el traslado de la producción del Chevrolet Equinox y del GMC Terrain de Canadá a su Complejo en Villa de Reyes, San Luis Potosí. Otro ejemplo que permitió ilustrar este proceso global aconteció cuando, en 2019, días después de que terminó la huelga de los trabajadores

⁷⁹ Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 76 y 78; Tenorio. *La opinión pública...*; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 115-155; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Dussel y otros. «La renegociación del...», pp. 3-78. Para más información sobre lo acontecido con la empresa Ford durante la era Trump véase Dávalos. «Cadenas globales de...», pp. 225-247.

⁸⁰ Álvarez. «Estrategias de reestructuración...», 12 p.; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-80; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-125; Carrillo. «El boom de...», pp. 59-77.

de GM en Estados Unidos, el corporativo expresó el arribo de la producción del modelo Onix a su Complejo en Villa de Reyes, San Luis Potosí.⁸¹

Ante estos *abrumantes* datos, se deja en claro que, para que se localice o traslade la producción, se han requerido condiciones propicias que garanticen la inversión y de ninguna manera son inmediatas. Por lo tanto, a través de los dos planos en los que se estudió la relocalización productiva, logró conformarse un concepto propio para dar una significación teórica adecuada a este proceso regional: *se entiende por la relocalización productiva no solo como la transferencia directa de un segmento de la producción de un sitio hacia otro, sino también como un proceso político —claramente estratégico— de recomposición geográfica y de reestructuración económica que se apoya, según sean los intereses y las necesidades de las empresas en cuestión, de las ventajas, facilidades e incentivos que proporcionan los territorios políticos donde se localiza o traslada la producción.*⁸²

Esta tesis postuló que, para que aconteciera este proceso de la relocalización productiva, ha sido necesario que el país receptor (en este caso México) tuviera una serie de condiciones que lo convirtieran en un lugar idóneo para producir. Es decir, la IAM ha sufrido una serie de cambios ininterrumpidos en los que han participado múltiples agentes y factores desde su establecimiento (aquí se ubica la primera etapa del desarrollo de esta industria en el país de 1925 a 1977), su viraje hacia la exportación (esto en la segunda etapa de 1977 a 1993), su metamorfosis total como plataforma de exportación al integrarse a la región económica de América del Norte (esto aconteció en la primera fase de la tercera etapa del desarrollo de la IAM de 1993 a 2008) y, por consecuencia, con la *agudización* del traslado de alguna línea productiva, de algún segmento de la producción o de puestos de trabajo procedentes de Canadá o de Estados Unidos hacia México con el proceso de la relocalización productiva (esto se sitúa en la segunda fase de la tercera etapa del desarrollo de 2008 a 2019).⁸³

⁸¹ Álvarez. «Estrategias de reestructuración...», 12 p.; AP. «GM amenaza con mudar producción de Equinox a México.» 12 de octubre de 2017. *El Economista*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.economista.com.mx/empresas/GM-amenaza-con-mudar-produccion-de-Equinox-a-Mexico-20171012-0100.html>>; Editor Web. «Inicia GM producción de la Equinox en SLP.» 10 de abril de 2017. *Automotive Supply News*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.automotivesupplynews.com.mx/2017/04/10/inicia-gm-produccion-de-la-equinox-en-slp/>>; Redacción Sin Embargo. «Trabajadores de GM en Canadá se van a huelga en protesta por traslado de producción a México.» 18 de septiembre de 2017. *Sin Embargo*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.sinembargo.mx/18-09-2017/3310396>>; Bloomberg. «GM trasladará producción de camioneta GMC de Canadá a México.» 9 de enero de 2017. *El Financiero*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/gm-trasladara-produccion-de-camioneta-gmc-de-canada-a-mexico>>; Juan Tolentino Morales. «El Chevrolet Onix fabricado en San Luis Potosí se exportará a 37 países.» 19 de diciembre de 2019. *Expansión*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://expansion.mx/empresas/2019/12/19/el-chevrolet-onix-fabricado-en-san-luis-potosi-se-exportara-a-37-paises>>; Marcos Bureau. «Visitamos la fábrica de GM en San Luis Potosí: así dio inicio la fabricación del Chevrolet Onix.» 20 de diciembre de 2019. *Motorpasion México*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.motorpasion.com.mx/industria/inicia-produccion-chevrolet-onix-planta-gm-san-luis-potosi>>; Marcos Martínez. «GM tiene una de sus plantas más modernas en México.» 19 de diciembre de 2019. *El Economista*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.economista.com.mx/empresas/GM-tiene-una-de-sus-plantas-mas-modernas-en-Mexico-20191221-0010.html>>; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», p. 252; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 81-82; Juárez. «La crisis de...», pp. 67-100; Redacción El Economista. «Corredores comerciales México-EU...»; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 376-377; Redacción El Heraldo. «SLP con los...»; Vázquez. «Empleados de armadoras...»; CNNExpansión. «GM pone el...»; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 66, 69-70; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Sánchez. *La precarización laboral...*; Neri y otros. «La industria automotriz...», p. 108.

⁸² Esta definición se logró gracias a todo el proceso de investigación. Véanse Juan Barrientos Viduarre. «El territorio como elemento político.» *Política*, no. 31, (junio 1993): pp. 13-25; Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Braudel. «La larga duración...», pp. 60-106; Gamboa. «Fernand Braudel y...», pp. 33-45.

⁸³ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», p. 250; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 209-246; Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», p. 82; Escandón. *Análisis de la...*; González. *Flexibilidad laboral en...*; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-67.

Aunque esto se ahonda en el tercer capítulo, debido a la evidencia hallada durante la investigación, se ubicó temporalmente el proceso de la relocalización productiva en la segunda fase de la tercera etapa de la IAM, pero no por ello se insinuó que este inició tras la crisis del 2008, con la firma del TLCAN en 1994, o que fuera un proceso único de la industria automotriz o de la región económica de América del Norte. Como se aprecia más adelante, la relocalización productiva no pudo ubicarse en un momento determinado, pues, en su interpretación como proceso político, no se encasilló en una fecha de inicio o se comprendió como una consecuencia unívoca de la crisis del 2008. Más bien, esta reconfiguración geográfica y económica ha conjugado diversos elementos que comenzaron décadas previas al 2008, pero no por ello se desvirtuó la cuestión de que la crisis, como suceso coyuntural, dinamizó el traslado de la inversión hacia el sur de la región económica del ahora T-MEC.

Por lo cual, esta investigación situó, en un primer plano, la relocalización productiva en una etapa del desarrollo de la IAM en la que han concurrido dos dimensiones de estudio (históricamente paralelas). Sin embargo, para facilitar su sistematización, se propuso, en un segundo plano, ocupar la relocalización productiva como una última dimensión de estudio compuesta por cuatro categorías de análisis que han expresado tanto aspectos de la formación social en cuestión como también por qué se localiza o traslada la producción en un territorio en específico. Se recalca que estas cuatro categorías han funcionado de forma diferente según las cualidades de la formación social en cuestión, ya que *no han contado con las mismas características y mucho menos podrían considerarse igual para todos los países, para todas las subregiones de una región económica o, incluso, para todas las zonas al interior de un mismo país*. Por lo tanto, esta separación de los elementos constitutivos de la relocalización productiva (acorde con la definición propuesta por esta investigación), se situaron en un caso específico (la empresa GM) bajo un espacio (el Complejo industrial de GMM en Villa de Reyes, San Luis Potosí) y en un tiempo delimitado (del 2008 al 2019), al interior de la formación social mexicana. No obstante, es imperioso explicar qué ha entendido este proyecto por cada una de estas categorías de análisis, para después articular y operacionalizar estas a partir del estudio de caso.

a) Ventajas competitivas

A continuación, se definen cada una de las cuatro categorías de análisis: las ventajas competitivas, las ventajas comparativas, las ventajas geográficas y los beneficios y exenciones. La importancia de estas definiciones radicó en acotar estas categorías al trabajo de investigación; en evitar su estiramiento o —peor aún— confundir al lector entre cada una de estas, y, finalmente, en expresar que estos cuatro elementos fueron el *denominador común* sobre por qué se ha gestado la relocalización productiva en un territorio específico. Este proyecto definió estas cuatro categorías de análisis a través de textos académicos especializados consultados y de la revisión minuciosa de programas del gobierno en los niveles federal y estatal, así como con apoyo de la información recabada durante el proceso de investigación.

Para definir las ventajas competitivas, esta investigación se apoyó no solo en las teorías de Porter, sino también —concernientemente a la IAM— se ocupó un texto, que se tomó como base, de Arnulfo Arteaga García, Carlos Ramos Hernández y Rigoberto Reyes Sánchez.⁸⁴ Este primer subapartado se enfocó en desarrollar lo que se entendió por ventajas competitivas acorde con el estudio de caso, ya que estas conformaron la primera categoría de análisis que permitió comprender el porqué de la relocalización productiva.

Acorde con la terminología de Porter, las ventajas competitivas no pueden referirse como algo dado o preestablecido, sino que han requerido trabajo e innovación de los factores de la producción como apoyo del Estado. No obstante, según Porter las ventajas competitivas se han ubicado en dos rubros: a) liderazgo en un segmento de la producción debido a los bajos costos, y b) en la diferenciación como la capacidad productiva que se tiene en un segmento de la producción en comparación con otros lugares. A su vez, las ventajas competitivas, en cuanto a un país se ha referido, se han relacionado no solo con los recursos naturales que este posea, sino con la capacidad para generar recursos humanos e infraestructura pertinente, así como a las mismas facilidades para establecer y mejorar la calidad y la cantidad de la producción.⁸⁵

En función de lo anterior, fue que el texto de Arteaga, Ramos y Reyes resultó sumamente pertinente para este estudio, ya que recalcó, así como lo ha hecho esta investigación, la importancia de las políticas estatales en cuanto a la IAM se ha referido. Es decir, el desempeño de esta industria en el país no hubiera sido posible sin el papel predominante del Estado mexicano, puesto que no solo se ha encargado de estipular el marco legal de esta industria y de enmarcar las normas referentes a las relaciones de producción, sino también, en cuanto a sus funciones económicas se ha referido —por medio del gobierno en el nivel federal y estatal—, este ha llevado a cabo las siguientes acciones: a) la firma de convenios comerciales con más de 40 países, lo que ha permitido el acceso preferencial a diversos mercados (se remarca la política arancelaria del país); b) gracias a su desempeño como facilitador de IED, ha garantizado una amplia red de empresas proveedoras en su mayoría de capital industrial extranjero; c) con respecto a la educación, como una de las funciones económicas del Estado para la reproducción de las relaciones de producción, México ofertaba —con base en la información del Gobierno Federal hasta el año 2012— 100 000 ingenieros y técnicos que se graduaban por año y contaba con 900 programas de posgrado relacionados con la IAM, y d) sobre el tema de la infraestructura de comunicación pertinente, hasta el año 2015, México contaba con 76 aeropuertos, 27 mil km de vías férreas, 378 mil km de carreteras, acceso a siete puertos marítimos (con dos salidas al mar), colindancia con Estados Unidos de América y contaba con importantes zonas y parques

⁸⁴ Se agradecen y reconocen las valiosas observaciones que Arnulfo Arteaga compartió con este proyecto.

⁸⁵ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Porter. «Competitive Strategy: The...», pp. 1-30; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*, pp. 84-91; Edgar Alejandro Buendía Rice. «El papel de la Ventaja Competitiva en el desarrollo económico de los países.» *Análisis Económico*, vol. XXVIII. No. 69, (septiembre-diciembre 2013): pp. 67-75; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 240-242.

industriales en la Frontera Norte y en el Bajío al interior del país. La sumatoria de estos elementos ha permitido el abaratamiento de los costos de transporte y ha adecuado la producción a las demandas del mercado bajo la *lean production* y el sistema modular.⁸⁶

Si bien se ahonda sobre la *lean production* y el sistema modular a lo largo de esta tesis, se adelanta al lector que estos modelos productivos, al basarse en los esquemas de calidad total, la mejora continua y el *Just in Time*, así como en el entrelazamiento o adecuación entre las empresas terminales y las empresas de autopartes, permiten la producción modularizada, en la cual las líneas de ensamblaje están estrechamente relacionadas con las de proveeduría para programar el suministro continuo de los componentes requeridos para la producción.⁸⁷

Con la finalidad de expresar lo que esta tesis entendió por ventajas competitivas en la IAM, se ha considerado que el tema de la proximidad ha sido sumamente importante para esta industria, dado que los parques industriales han facilitado el entrelazamiento entre empresas terminales y de autopartes. Esta proximidad se ha relacionado con aspectos de la geografía productiva, como un elemento cuya injerencia ha sido directa en cuanto a la *infraestructura* y a la *logística*. La relevancia de la geografía en la producción ha radicado en la aglomeración o concentración espacial de empresas en un *territorio* específico, en donde gracias a estos asentamientos se ha logrado conformar una red de organizaciones (encadenamientos productivos) y de colaboración entre empresas de diversos niveles de proveeduría (*Tier* 0.5, 1, 2, 3 y 4). Esta aglomeración, a partir de zonas y parques industriales, ha permitido no solo reducir costos de transporte y de logística por la proximidad entre proveedores o empresas subcontratistas, sino también ha propiciado, respecto a las acciones del Estado por medio del gobierno en los niveles federal, estatal y municipal, el establecimiento de servicios básicos (electricidad, agua, gas, telefonía y transporte); ha posibilitado el acopio de mano de obra con cierta calificación producto de sus instancias educativas, y ha facilitado la existencia de marcos legales que han sustentado estos procesos de concentración espacial. Por último, la aglomeración de empresas —ya sea en una localidad como en una región— ha permitido la generación de aprendizaje y la conformación de una

⁸⁶ Jiménez. «Un análisis del...»; Diego Álvarez Newman. «El toyotismo como sistema de flexibilización de la fuerza de trabajo. Una mirada desde la construcción de productividad en los sujetos trabajadores de la fábrica japonesa (1994-2005).» *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, Vol. XII. No. 2, (julio-diciembre 2012): pp. 181-201; Oscar Contreras, Luis Roberto Schnierle y Vicente Solís Granados. «Reestructuración y trabajo en la industria automotriz.» Garza Toledo, Enrique de la y Carlos Salas Páez (coords.). *La situación del trabajo en México, 2006*. México: UAM, IET, Plaza y Valdés, 2006. 255-276; González. *Flexibilidad laboral en...*, pp. 24-29; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 144-149; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Porter. «Competitive Strategy: The...», pp. 1-30; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*, pp. 84-91; Buendía. «El papel de...», pp. 67-75; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 240-242; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 19. Para un estudio en profundidad sobre los efectos de la política arancelaria fruto del TLCAN véanse Dussel. «Las importaciones de...», pp. 126-139; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159.

⁸⁷ *Ídem*. Para más información sobre el sistema modular, la *lean production* y el *Just in Time* véanse Jiménez. «Un análisis del...»; Huberto Juárez Núñez. «El concepto de impermeabilidad regional en el desarrollo de la industria del automóvil en México.» *Revista Aportes de la Facultad de Economía de la BUAP*, año XI, no. 31-32, (enero-abril y mayo-agosto 2006): pp. 129-157; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 255-276; González. *Flexibilidad laboral en...*, pp. 24-29; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 144-149; Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 19.

cultura relacionada con una actividad industrial o con un segmento de la producción, y esto se ha *cristalizado* en los llamados clústers automotrices.⁸⁸

Por otra parte, además de todos los aspectos que han compuesto las ventajas competitivas, se recuerda al lector, conforme a diferentes textos de Carrillo, Álvarez, Covarrubias, Dávalos y Arteaga, que no han sido del todo claras para el caso mexicano. No han sido claras porque en el país, con el objetivo de generar ventajas que fueran mayores en *comparación* con otros lugares, se han socavado y limitado temas tan sensibles como el salario y la capacidad real de los trabajadores para defender sus derechos laborales. Sobre el primer punto, este se trató líneas arriba cuando se expuso que un trabajador mexicano ganaba, en el año 2016, 94 por ciento menos que su igual en Estados Unidos. En cuanto al segundo elemento en cuestión, debe expresarse una vez más que el tema laboral jugó un papel nodal en la renegociación del TLCAN (véase el artículo 23 del T-MEC⁸⁹) y, al mismo tiempo, este se ha relacionado con la *paz laboral* que, a manera de episodio amargo en la historia política del país, ha mantenido aquella promesa que —desde 1925 hasta la actualidad— Plutarco Elías Calles hizo a Ford cuando se instaló en México: “no tendría problema alguno con los sindicatos”⁹⁰. No obstante, más allá de incitar el conflicto entre dos de los factores de la producción, el trabajo y el capital, ha resultado sospechosa y hasta inadecuada tanta *estabilidad laboral*. Pues, dígase de una vez, esta paz laboral ha formado parte de las mismas funciones del Estado mexicano, ya que ha desempeñado un carácter meramente de clase que nada ha tenido que ver con una forma de Estado diferente a la capitalista (no íntegra). Todo lo contrario, de susodicha paz laboral, pudieron observarse dos de las funciones del Estado mexicano: i) invisibilizar (ocultar) el conflicto de clases como efecto global de la función política del Estado que cohesiona una formación social, y ii) reducir a los sindicatos —en caso de existir en el lugar de trabajo— a pequeños islotes polarizados que impiden a toda

⁸⁸ Peter Dicken. «Tangled webs: unravelling complexity in the global economy.» Dicken, Peter. *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. Estados Unidos de América: The Guilford Press, 2011. pp. 69-73; Jiménez. «Un análisis del...»; Álvarez. «El toyotismo como...», pp. 181-201; Danièle Leborgne y Alain Lipietz. «El posfordismo y su espacio.» *Investigación Económica*, vol. 53. No. 205, (julio-septiembre 1993): pp. 173-204; Georges Benko y Alain Lipietz. «De las redes de distritos a los distritos de redes.» Benko, Georges y Alain Lipietz (eds.). *Las regiones que ganan. Distritos y Redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. España: Edicions Alfons El Magnanim, 1994. pp. 365-375; Georges Benko y Alain Lipietz. «El nuevo debate regional.» Benko, Georges y Alain Lipietz (eds.). *Las regiones que ganan, Distritos y Redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. España: Edicions Alfons El Magnanim, 1994. pp. 19-39; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-80; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 109-168; Covarrubias. «La geografía del...», pp. 211-241; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”. Para una definición precisa sobre clústers industriales véase Sergio Bao Cruz y Fernando Blanco Silva. «Modelos de formación de clústers industriales: revisión de las ideas que los sustentan.» *Revista Galega de Economía*, vol. 23. No. 2, (mayo-agosto 2014): pp. 179-198. Para más información sobre la importancia de la logística en la industria automotriz véase Moisés Braulio García Martínez, José Luis Solleiro Rebolledo, Rosario Castañón Ibarra, Carlos Maynor Salinas Santano, Ángel David Guillén Valencia, Sandra Berenice Hernández Chávez, Laura Elena Martínez Salvador, y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Logístico*. México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP), 2020.

⁸⁹ Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). *Capítulo 23 Laboral*. s.f. Recuperado el 11 de enero de 2021. <<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/465805/23Laboral.pdf>>.

⁹⁰ Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 92.

costa la negociación colectiva y la conformación de un sindicato nacional de industria que englobe tanto a las empresas terminales como a las de proveedores.⁹¹

Esta investigación consideró que de acaecer un sindicato nacional de industria —acompañado de una burguesía nativa íntegra—, paradójicamente a lo estipulado con la paz laboral desde tiempos de Calles hasta la fecha, podría homogeneizarse la producción y, con ello, aprovechar las ventajas competitivas previamente expuestas para así transformar el país de una plataforma de exportación hacia una potencia capaz de producir valor nativo.

b) Ventajas comparativas

Una vez explicado lo que esta investigación comprendió por ventajas competitivas, se presenta la segunda categoría de análisis. Para definir puntualmente las ventajas comparativas en la IAM, se acudió nuevamente a Arteaga, Ramos y Reyes. Cabe destacar que estos autores, así como otras fuentes consultadas, situaron dos excedentes que condensaron estas ventajas de esta industria en el país. Estos dos puntos fueron: a) los bajos costos laborales y b) el amplio control sindical.⁹²

Se recuerda que, si bien las empresas automotrices y de autopartes se han establecido en el país debido —principalmente— a los bajos costos laborales en comparación con otros lugares, a la atractiva política arancelaria, a la posición geográfica privilegiada, a cierta composición de la mano de obra y a la infraestructura de comunicación pertinente con la que cuenta el país, no deben olvidarse tres puntos elementales en cuanto a la forma económica y el papel que ha fungido el Estado en la formación social mexicana: i) continúa siendo la región de los Grandes Lagos la que mayor valor agregado produce, por ejemplo, en 2015, mientras que las filiales estadounidenses en Canadá gastaron 674 000 millones de dólares en Investigación y Desarrollo (I&D), en México esta cifra apenas y alcanzó los 67 000 millones de dólares; ii) en México, hasta el momento en que se escribió esta tesis, la gran mayoría de las empresas ensambladoras (en cuanto a vehículos ligeros se refiere) eran de capital industrial extranjero y del total de las empresas de autopartes únicamente 35 por ciento eran de capital nacional, y iii) estos dos elementos, aunado a la activa política estatal desde la etapa inicial con la incitación a las empresas hasta el acuerdo para seleccionar el sindicato,

⁹¹ Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; María Cristina Bayón. *Sindicalismo en tiempos de globalización: limitaciones y desafíos de los sindicatos automotrices en México*. septiembre de 1998. Recuperado el 2 de abril de 2020. <<https://www.yumpu.com/es/document/view/18166742/sindicatos-en-tiempos-de-globalizacion-limitaciones-y->>; Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). *Capítulo 23 Laboral...*; Xelhuanzi. *101 años de control...*, pp. 8-33, 11-136; Xelhuanzi. «El sindicalismo mexicano...», pp. 13-38; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 207-220; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 24-34, 219-231; Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 269-283; Tenorio. *La opinión pública...*; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 113-114; Pérez y Mirón. *Evolución del Estado mexicano, Tomo III...*, pp. 111, 153; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159. Para más información en torno a los bajos costos, como factor competitivo, proveniente de la brecha salarial así como de la escasa o nula organización y participación de los trabajadores automotrices véanse Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66. Para un estudio en profundidad sobre la *paz laboral* y sus consecuencias véanse Paolo Marinaro. «“...Nuestra lucha es en contra del sindicato”. Una etnografía del antagonismo obrero.» *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, no. 10, (diciembre 2016): pp. 39-66; Xelhuanzi. *101 años de control...* pp. 328-330; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66.

⁹² Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 113-114; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 19.

el contrato y los salarios por decreto, permitieron explicar el *modus operandi* para que el país se haya consagrado como una plataforma de exportación.⁹³

Los tres puntos previamente mencionados no insinuaron que la mano de obra en México fuera deficiente o improductiva, o que no fuera posible generar valor. Más bien, de poco ha servido que se ensamblen tres o cuatro millones de autos al año si no ha habido participación relevante por parte de la burguesía industrial nativa que haya logrado integrarse en la cadena de valor global o que esta inversión viniera emparejada con un programa de desarrollo económico nacional. La IAM ha resultado paradójica, pues aunque México desplazó a Canadá en cuanto al total de unidades ensambladas en la región, el simple hecho de que la diferencia en el gasto en I&D de las filiales estadounidenses entre ambos países haya sido de 607 000 millones de dólares, no ha significado que la brecha productiva entre ambas naciones —al interior de la misma región económica— se haya reducido.⁹⁴

La importancia de brindar cifras respondió al hecho de que las ventajas comparativas de la IAM, a diferencia de otras naciones, se han condensado en el bajo costo laboral y en la paz laboral que ha brindado el Estado mexicano, por medio del gobierno. Asimismo, aunque esta industria en el país haya empleado desde 2017 a más de 800 mil trabajadores, esto no ha significado propiamente desarrollo local, dado que la integración industrial, desde su establecimiento, se ha encontrado supeditada a las necesidades de las empresas terminales y de autopartes extranjeras. Aunado a esta integración encabezada por el capital industrial extranjero, ha resultado bastante ilustrativo el papel del Estado y de sus instituciones, ya que en un mismo escrito el Gobierno Federal expuso que, hasta el 2012, el país ofertaba 100 000 ingenieros y técnicos que se graduaban al año y que contaba con 900 programas de posgrado relacionados con esta industria. Empero, en el siguiente párrafo estipuló —como gran atractivo— que la mano de obra costaba un cuarto en comparación con la de Estados Unidos. De hecho, para plasmar esta ventaja comparativa, el monto de ahorro según la CEPAL — para el año 2017— que las empresas percibieron gracias al bajo costo laboral rondó entre los 600 o 700 dólares por unidad. Si se multiplica 700 por la cantidad total de vehículos ensamblados en México en 2016 (3.6 millones de unidades), da un total de 2 520 millones de dólares que se ahorran las empresas automotrices instaladas en el país. Esto sin olvidar la imbricación de la atractiva infraestructura con la estabilidad laboral. Es decir, en la formación social mexicana se han establecido dos ventajas que han expresado abiertamente el carácter de clase del Estado mexicano, dado que no solo ha promovido ventajas competitivas, con infraestructura, instituciones educativas, apoyo logístico y marcos legales, sino también ha

⁹³ Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 163-182; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-125; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Daville. «Relocalización de la...», pp. 35-51; García-Remigio y otros. «Valoración del impacto...», pp. 437-461; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 528-537; Piña. «La industria automotriz...»; Dussel. «Las importaciones de...», pp. 126-139; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Sánchez. *La precarización laboral...; CNNExpansión. «GM pone el...»; véanse Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Durazo. *Factores que contribuyen...», pp. 40-45; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 113-114, 136-139; Dávalos. «Cadenas globales de...», pp. 225-247; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159.***

⁹⁴ Barrera y Pulido. *La industria automotriz...; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 163-182.*

promovido ventajas comparativas a costa de prácticas que han lastimado, históricamente, la libertad de negociación y acción sindical.⁹⁵

A continuación, se comparte un extracto del artículo 23 del T-MEC referente al tema laboral con la finalidad de que el lector pueda observar la importancia atribuida al factor trabajo en esta región económica:

Para los efectos de este Capítulo:

Declaración de la OIT sobre los Derechos en el Trabajo significa la *Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y su Seguimiento (1998)*;

leyes laborales significa leyes y regulaciones, o disposiciones de las leyes y regulaciones, de una Parte que están directamente relacionadas con los siguientes derechos laborales internacionalmente reconocidos:

- (a) la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva;
- (b) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;
- (c) la abolición efectiva del trabajo infantil, la prohibición de las peores formas de trabajo infantil y otras protecciones laborales para niños y menores;
- (d) la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación; y
- (e) condiciones aceptables de trabajo respecto a salarios mínimos, horas de trabajo, y seguridad y salud en el trabajo; [...]⁹⁶

c) Ventajas geográficas

Aunque el tema de las ventajas geográficas se relaciona directamente con los recursos naturales/humanos y con la localización de un país, se sugiere no tomar estos como elementos fortuitos o casuales, pues si no se invierte en dichos recursos a largo plazo no funcionarían de manera adecuada y, por consecuencia, perderían su carácter como *ventaja* en función de la producción. Sin embargo, deben diferenciarse tanto los recursos (naturales y humanos) y la localización geográfica de la ubicación estratégica.⁹⁷

En este punto, se retomó aquella icónica frase del intelectual mexicano Nemesio García Naranjo: “Pobre México tan lejos de Dios y tan cerca de Estados Unidos”.⁹⁸ Dicha frase de García Naranjo se ha aplicado en el establecimiento y desarrollo de la IAM, pues quedó materializada en la promesa que hizo Calles a los representantes de Ford.⁹⁹

Pero, bajo un periodo contemporáneo y en la era de la globalización, esta frase de García Naranjo o la promesa de Calles fueron asimiladas con el término plataforma de exportación, es decir, el territorio mexicano ha desempeñado el papel de una *extensión del espacio económico de los Estados Unidos*. Esto no ha sido un supuesto carente de fundamentos, ya que las empresas automotrices de diferentes nacionalidades han aprovechado los recursos, la localización geográfica y la política sugerente del Estado mexicano (al posibilitar el acceso a más de 40 países), para integrar sus modelos al mercado norteamericano. ¿Cómo comprobar esto? Fácilmente, pues 80 por ciento de la producción o más (tanto de las unidades ensambladas como de las autopartes que se produjeron en el país)

⁹⁵ INEGI, AMIA. «Colección de estudios...», pp. 5-16, 36-39; Daville. «Relocalización de la...», pp. 35-51; García-Remigio y otros. «Valoración del impacto...», pp. 437-461; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 528-537; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 163-182; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Durazo. *Factores que contribuyen...*, pp. 40-45; Dávalos. «Cadenas globales de...», pp. 225-247; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Covarrubias. «La geografía del...», pp. 211-241; Arteaga, Álvarez de la y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

⁹⁶ Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). *Capítulo 23 Laboral...*, p. 23-1.

⁹⁷ Buendía. «El papel de...», pp. 67-75; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 211-212, 240.

⁹⁸ Ángeles González Gamio. «Malos vecinos.» 13 de julio de 2013. *La Jornada*. Recuperado el 16 de enero de 2021. <<https://www.jornada.com.mx/2013/07/14/opinion/030a1cap>>.

⁹⁹ Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 92.

ha tenido como destino Estados Unidos y Canadá. Ocupar a México como plataforma de exportación ha resultado sumamente tentador no solo para las empresas provenientes de la misma región económica del T-MEC, ya que —por increíble que parezca— las empresas japonesas o alemanas probaron suerte primero en México que en Estados Unidos o Canadá. Esto último ha ejemplificado la versatilidad del Estado mexicano en la conformación de la IAM, incluso cuando estaba en su etapa más *proteccionista* en la década de los 60.¹⁰⁰

Desde otro ángulo, el tema de la localización geográfica, para convertirse realmente en ubicación estratégica y capitalizarse en ventajas geográficas, ha tenido que explotar las ventajas competitivas y comparativas previamente expuestas, pero —para el caso mexicano— se añadió un elemento extra: la colindancia con Estados Unidos de América, que ha sido una de las mayores economías del mundo, por lo cual las empresas que se han establecido en el país han logrado reducir costos de transporte y de logística. No obstante, y se insiste en ello, de no existir una política encaminada hacia la capitalización de estos recursos y de la localización, así como de inversión que se cristalice en infraestructura de comunicación, en zonas y parques industriales que concentren mano de obra (en cantidad y calidad) y empresas proveedoras, en localidades con cierta cultura manufacturera y que propicien el desarrollo de los clústers automotrices, resultaría impensable el tema de la ubicación estratégica como ventaja geográfica.¹⁰¹

En lo que compete a esta tesis, valdría la pena mencionar que, con el paso del tiempo y con el establecimiento de empresas en localidades específicas a lo largo de los tres países integrantes del T-MEC, se fueron formando los corredores comerciales cuya función ha sido conectar a las ciudades más importantes del sector automotriz. Y estos corredores comerciales, para ser competitivos, han requerido mejorar y ampliar constantemente la red carretera y la red ferroviaria. De hecho, aunque al momento en que se escribió esta tesis había cuatro corredores (corredor del Pacífico, corredor centro-oeste, corredor del Atlántico y corredor centro-este), se puso especial atención en el *corredor centro-este* del extinto TLCAN. No obstante, esto se desarrolló en profundidad en el último capítulo de la tesis, en el cual se expuso con detenimiento cómo lograron capitalizarse los recursos humanos y naturales y la localización en ventajas geográficas. Se adelanta al lector que esto no habría sido posible sin las redes de carreteras en Estados Unidos y en México vinculadas al corredor centro-este del extinto TLCAN, mismo que ha atravesado al estado de San Luis Potosí a

¹⁰⁰ Garcia-Remigio y otros. «Valoración del impacto...», pp. 439-441; Klier y Rubenstein. «Configuration of the...»; Klier y Rubenstein. «The Growing Importance...»; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*, pp. 11-13; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Sosa. «La industria automotriz...», pp. 192-194; Guerrero. «De la manufactura...», pp. 41-44; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 142-143; Anexo, «Apéndice I. Relación de las entrevistas».

¹⁰¹ Se subrayan otros aspectos pertenecientes a las ventajas geográficas: a) la importancia de la cultura industrial en una localidad y b) la proximidad o entrelazamiento existente entre las empresas terminales con sus proveedores. Milton Jesús Martínez Melgarejo. «La economía de San Luis Potosí en las dos últimas décadas. Algunas referencias empíricas sobre el periodo 1990-2010.» *Revista de El Colegio de San Luis*, nueva época, año VIII, no. 16, (mayo-agosto 2018): pp. 314-324; Bao y Blanco. «Modelos de formación...», p. 179.

partir de la Carretera 57 y de la red ferroviaria de carácter industrial a cargo de la empresa Kansas City Southern de México (KCSM).¹⁰²

d) Beneficios y exenciones

Para entender a cabalidad la última categoría de análisis, fue necesario retomar lo que se definió en el primer apartado de este capítulo como el predominio del Estado. Se recuerda al lector que por predominio del Estado no se refirió a una intervención forzosa en la instancia de lo económico, pero esto de ninguna manera ha significado que el Estado, mediante el gobierno, haya dejado de cohesionar y condensar una formación social específica. Por otro lado, el Estado mexicano, aunque transformó sus funciones o atribuciones al cambiar de modelo económico, ha jugado un papel predominante en el desarrollo y guía de la inversión de la IAM. Ya que ha ejercido facultades que exhibieron claramente su carácter netamente clasista y no solo como el de un facilitador, es decir, ha habido subvenciones que han funcionado como apoyos del Estado hacia el capital para atraer y estimular la IED.¹⁰³

Estas subvenciones o apoyos del Estado hacia el capital fueron más marcadas desde el Decreto de 1972 que inició, aunque de manera tímida, con el establecimiento del país como una plataforma de exportación. No obstante el *viro* en las atribuciones del Estado mexicano, nunca debe perderse de vista que ha sido en la instancia de lo político donde se han regulado las relaciones de producción y se ha asegurado la reproducción de la fuerza de trabajo en la formación social mexicana.¹⁰⁴ Como expuso Consuelo Corredor Martínez:

En sentido estricto, no es adecuado hablar de intervención estatal, pues el Estado en ningún momento histórico es ajeno a la reproducción económica, por cuanto es parte orgánica del capital. Lo que ocurre es que la fragmentación de las relaciones sociales en económicas y políticas (siendo esta última el ámbito atribuido al Estado), hace aparecer el Estado como una instancia jurídica abstracta sin nexos directos con la producción y reproducción de la vida material. Pero el gasto público y la política económica no son nexos, sino la forma como se visualiza esos nexos.¹⁰⁵

Con base en Carrillo y Álvarez, recuérdese que la relocalización productiva se ubicó posteriormente a la crisis del 2008 al 2009, misma que propició la reconfiguración geográfica y reestructuración económica en la región del TLCAN. Sin embargo, para llevar a cabo tal recuperación, el capital se apoyó de todo tipo de facilidades, ventajas e incentivos que brindaban los gobiernos. Claramente, las ventajas que ha proporcionado el Estado en México, por medio del Gobierno Federal aunque también estatal y hasta municipal, no solo se han remitido al acuerdo tras bambalinas con los inversionistas para elegir el sindicato, el contrato

¹⁰² SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del Estado de San Luis Potosí.» 2020. *SEDECO SLP*. p. 16. Recuperado el 27 de julio de 2021. <<http://www.sedecosl.p.gob.mx/wp-content/uploads/2021/07/Perfiles-Industriales-2020.pdf>>; García-Remigio y otros. «Valoración del impacto...», pp. 439-441; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 370-378; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-31; Escandón. *Análisis de la...*, pp. 57-59; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Garza. «La política de...», pp. 39-55; Gasca. «Configuración territorial y...»; Gasca. «Reconfiguración económica del...»; Kansas City Southern. «Kansas City Southern – Breve Historia.» s.f. *Kansas City Southern*. Recuperado el 16 de enero de 2021. <<https://www.kcsouthern.com/es-mx/about-us/overview/company-history>>; Kansas City Southern. «Mapa de la red.» s.f. *Kansas City Southern*. Recuperado el 16 de enero de 2021. <<https://www.kcsouthern.com/es-mx/why-choose-kcs/our-network/network-map>>.

¹⁰³ García. «Historia de la...», pp. 262-299; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-67; Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 56-59, 237; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 27-34; Dicken. «The State Really...», pp. 169-183, 190-194; Pérez y Mirón. *Evolución del Estado mexicano, Tomo III...*, pp. 111, 153.

¹⁰⁴ Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 205-231; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Escandón. *Análisis de la...*, p. 81; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 25-27; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 142-143.

¹⁰⁵ Consuelo Corredor Martínez. «Apuntes metodológicos para el estudio del estado capitalista.» *Cuadernos Económicos*, vol. 8. No. 11, (1987): p. 196.

y acordar los salarios por decreto, sino que han llegado a *paquetes de incentivos* que materializan estos beneficios y exenciones: acceso a carreteras, a pozos de agua y servicios, proximidad a vías férreas, terrenos, exentar de impuestos sobre la nómina por un tiempo limitado (estímulos fiscales) y dividirse los gastos en cuanto a la capacitación.¹⁰⁶

¹⁰⁶ Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 265-284; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 528-537; Sánchez. *La precarización laboral...*; CNNExpansión. «GM pone el...»; Marinaro. «...Nuestra lucha es...», pp. 39-66; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 115-155; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-80; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva...», pp. 103-125; Carrillo. «El boom de...», pp. 59-77; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

Capítulo II. Elementos metodológicos

Se dice de Dios: los nombres no te nombran. Eso es igualmente justo para Mí; ningún concepto me expresa, nada de lo que se considera como mi esencia me agota, no son más que nombres. [...] Si yo baso mi causa en Mí, el Único, mi causa reposa sobre su creador efímero y perecedero que se consume a sí mismo, y Yo puedo decir: Yo he basado mi causa en Nada.

Max Stirner¹⁰⁷

Una vez desarrollados los elementos teóricos que han guiado esta investigación, fue posible presentar los fundamentos metodológicos que sostuvieron este proyecto. El objetivo de este capítulo fue generar la rigurosidad necesaria para contar con la validez de la comunidad científica a la que se pertenece. Como expuso Luis Villoro en su obra *Creer, saber, conocer*, esta tesis buscó transformarse de una creencia hacia un saber. El saber se entendió como un conjunto de proposiciones que se sostuvieron sobre razones suficientes y objetivas, independientemente de las creencias o prejuicios que pudo tener el autor de este texto; saber cómo algo más que estar cierto y que debió ser corroborado por una comunidad de sujetos pertinentes; saber sustentado en razones justificadas, incontrovertibles y suplementarias que, por estar fundamentadas en la realidad, han podido corregirse y mejorarse, pero esto de ninguna manera significó que no estuvieran lo suficientemente reflexionadas. Por ende, si este proyecto pretendió conocer el proceso de la relocalización productiva, esto necesariamente implicó *saber* sobre este en profundidad. Y para lograr saber lo que se estudió fue crucial apegarse al método y contar con los criterios de validez pertinentes.¹⁰⁸

Pero no solo se trató de la mera dificultad que representó el tránsito de una creencia hacia un saber, de igual forma, como expuso Hugo Zemelman, el verdadero reto fue situar la posición del investigador social respecto a su objeto de estudio.¹⁰⁹ Este posicionamiento consistió en concebir la especificidad del proceso de investigación para así conformar una articulación histórico-concreta de esta realidad en movimiento (expresada en múltiples determinaciones) y conjugar una significación teórica adecuada. Por lo tanto, al haber sido la colocación del investigador tan importante para la construcción de saber científico, esto incrementó la importancia de este capítulo, puesto que, para conseguir una reconstrucción articulada de esta totalidad, fue necesario apegarse a un método y, al mismo tiempo, apelar por la creatividad del investigador social.¹¹⁰

Para resolver puntualmente cómo y por qué ha ocurrido el proceso de la relocalización productiva, se planteó un estudio de caso con la finalidad de que, a través de una empresa, se pudieran integrar reflexiones de carácter político, geográfico, económico, social y laboral. El hecho de insistir por un estudio de caso se debe a que, para efectos de este trabajo, se ha considerado como una estrategia de investigación cualitativa que ha contado con una secuencialidad precisa y con estrictos criterios de validez y fiabilidad. Con apoyo de Charles

¹⁰⁷ Max Stirner. *El Único y su Propiedad*. Argentina: Editorial Reconstruir, 2007. p. 371.

¹⁰⁸ Luis Villoro. *Creer, saber, conocer*. México: Siglo XXI, 1982. pp. 126-268.

¹⁰⁹ Se agradecen y reconocen las valiosas observaciones que Carlos Gallegos compartió con este proyecto.

¹¹⁰ Zemelman. «Pensar teórico y...», pp. 63-79; Zemelman. «Sobre la situación...»; Zemelman. *Uso crítico de...*; Valencia. «Pensar el tiempo...», pp. 1-29.

Ragin, este proyecto entendió por investigación cualitativa como aquel conocimiento en el que el investigador ha profundizado por medio del perfeccionamiento de las imágenes provenientes del objeto, pero, para ello, estas tuvieron que contar con pertinencia recíproca entre la realidad en movimiento y los conceptos que pretendieron condensar las propiedades o categorías de los fenómenos sociales. Esto último fue un proceso en doble vía en el que los conceptos empleados definieron las categorías (entendidas como aquellas que expresan aspectos o determinaciones de la formación social en cuestión), pero, al mismo tiempo, estas últimas tuvieron que ilustrar los conceptos empleados. Aunque el uso de la investigación cualitativa ha sido más flexible, no por ello significó que fuera menos severa en su sistematicidad, pues esta tuvo como propósito que el caso estudiado en profundidad pudiera representar o ejemplificar —sin caer en estiramientos ni adecuaciones extrañas con la formación social— el objeto que se pretendió explicar.¹¹¹

Note el lector que esta tesis trazó algo similar, solo que el objeto de estudio que convocó este proyecto, al ser tan complejo y al tener tan diversas acepciones, fue que determinó su totalidad articulada en dos dimensiones de estudio que han desembocado en una dimensión más, esta última fue la relocalización productiva. En este capítulo se presentó la aplicación del proceso en doble vía expuesto por Ragin, ya que la relocalización productiva se trabajó en dos planos. En el primero como un proceso histórico y político de mediana duración y, en el segundo plano, se buscó ilustrar este, mediante un caso, a través de las cuatro categorías de análisis. Sin embargo, ambos planos desembocaron en la misma temporalidad, durante la segunda fase de la tercera etapa del desarrollo de la IAM (del 2008 al 2019), y posibilitaron la creación de la propuesta conceptual.

2.1 El método: elaboración del caso (clasificación de los tipos de caso)¹¹²

Si bien el objetivo de este apartado fue presentar el estudio de caso que se desarrolló en este proyecto, también se consideró necesario reflexionar sobre las especificidades así como sobre los diversos enfoques de este método, para explicar de forma concisa por cuál de estos optó la actual investigación. Empero, antes de continuar con esta reflexión, se hace una pausa en un elemento que se consideró pertinente.

Con base en R. Stake, el elemento pertinente se relacionó con la selección del caso o de los casos según la finalidad del trabajo de investigación. Stake expuso una serie de recomendaciones y, entre estas, aunado a las preocupaciones que rondaron la mente del autor de esta tesis, se encontraron: a) el tiempo con el que se contaba; b) la disponibilidad de recursos humanos y económicos; c) la carga de trabajo a la que se estuvo sometido durante los estudios de maestría, y d) el contexto tan complejo debido a la pandemia del COVID-19. Las precauciones que emitió Stake cobraron relevancia pues estos elementos se tomaron en cuenta al momento no solo de seleccionar el caso, sino también en lo concerniente a las técnicas de recolección de información. No obstante, esto de ninguna manera significó que

¹¹¹ Ragin. «El uso de los métodos cualitativos...», pp. 143-176; Marx. *Contribución a la...*, pp. 307-308.

¹¹² Se agradecen y reconocen las valiosas observaciones que Luciana Gandini y Juan Carlos Narváez compartieron con este proyecto.

el enfoque por el que se optó fuera más fácil o difícil, mejor o peor, sino que, como expuso Bent Flyvbjerg, la elección de este método atendió tanto a estas consideraciones como a los intereses del autor de esta tesis.¹¹³

Según Hans Gundermann Kröll —acorde con Nélide Archenti—, los estudios de caso han desempeñado una modalidad de investigación cualitativa (aunque también puede aplicarse en la investigación cuantitativa) y un método válido de investigación en las ciencias sociales, que se ha centrado en responder las preguntas *cómo* y *por qué*. Básicamente, con apoyo de Xavier Coller, Gundermann y Stake, el caso se entendió como un elemento notable mediante el cual fue posible representar una teoría (nótese el parecido con la investigación cualitativa según Ragin), como algo específico y complejo en cuanto a su funcionamiento o, finalmente, como un sistema integrado que fue diseñado para estudiar en profundidad muchas categorías cristalizadas en una unidad de investigación.¹¹⁴

En la terminología de Gundermann ha sido posible identificar la finalidad de los estudios de caso en dos tipos: de carácter intrínseco o instrumental y el propósito estriba en los intereses y en los recursos del investigador. En cuanto al estudio intrínseco, este se enfoca en buscar la total comprensión de un caso; conocer todas sus especificidades; no constituye generalizaciones sino que aprehende lo particular, y se clasifica en caso único, extremo, especial o revelador. Sobre el estudio instrumental, este aspira a transformarse en un medio que permita desarrollar generalizaciones, pero no se basa en unidades estadísticas muestrales, sino en generalizaciones analíticas en las que se replica el caso.¹¹⁵

Stake expuso que el estudio de casos no ha sido propiamente una investigación de muestras, pero, al igual que Gundermann, estipuló que no se opta por este método para producir *generalizaciones*. Entre las finalidades del caso, Stake reconoció tres: a) el caso intrínseco, que se ocupa para aprehender el caso en su totalidad o unicidad; b) el caso instrumental, que se utiliza para conocer algo más que la unicidad del caso, y c) los estudios colectivos de casos (muy parecidos a los casos múltiples de procedencia comparada), en los que se busca coordinar cada caso. Otro punto relevante que se retomó de Stake para esta investigación, fue que si bien la selección de casos se ha dividido entre *típica* o *representativa*, lo más importante ha sido que el caso o casos seleccionados permitan aprovechar al máximo la información, sin perder de vista el tiempo y los recursos con los que se cuenta. Sobre las generalizaciones, a diferencia de Gundermann, Stake mencionó que, para el estudio de casos, ha resultado más débil, pero enfatizó que puede arribarse a conclusiones o *asertos*. No obstante, Stake subrayó que los asertos se basan en interpretaciones sumamente fundamentadas y progresivas por medio de las observaciones y los datos.¹¹⁶

¹¹³ Stake. *Investigación con estudio...*, pp. 17, 53; Bent Flyvbjerg. «Cinco equívocos sobre la investigación basada en estudios de caso.» *Estudios Sociológicos*, vol. 23. No. 68, (2005): pp. 561-590.

¹¹⁴ Coller. *Estudio de Casos...*, p. 29; Stake. *Investigación con estudio...*, p. 16; Archenti. «Estudios de caso/s...», p. 238; Gundermann. «El método de...», pp. 231-252.

¹¹⁵ Gundermann. «El método de...», pp. 235-236.

¹¹⁶ Stake. *Investigación con estudio...*, pp. 15-24.

Para cerrar la discusión sobre las finalidades del caso e introducir por cuál de estos enfoques se decantó esta investigación, se retomaron algunas ideas de Coller. Este autor expuso que los estudios de caso han funcionado tanto para analizar un contexto relevante, como para probar o ilustrar una teoría, en la que el caso debió funcionar como una plataforma de investigación que respondió puntualmente las preguntas *cómo* y *por qué*. Finalmente, la clasificación de los tipos de caso, según Coller, quedó de la siguiente manera (véase tabla uno): a) según lo que se *estudia*; b) según el *alcance*; c) según su *naturaleza*; d) según el tipo de *acontecimiento*; e) según el *uso*, y f) según el *número* de casos.¹¹⁷

Tabla 1. Clasificación de los tipos de caso de Xavier Coller

	Tipo
Según lo que se <i>estudia</i>	<ul style="list-style-type: none"> Objeto Proceso (histórico o contemporáneo)
Según el <i>alcance</i> del caso	<ul style="list-style-type: none"> Específico (relevante <i>per se</i>, excepcional o intrínseco) Genérico (ejemplar [ilustra una característica que se halla en otros casos] o instrumental [ilustra una teoría o proposiciones])
Según la <i>naturaleza</i> del caso	<ul style="list-style-type: none"> Ejemplar (ilustra algo) Polar (compara los casos y puede ser ejemplar) Único (absoluta rareza, irreplicable, pionero o excepcional) Desviado (inesperado) Teóricamente decisivo (expande la teoría)
Según el tipo de <i>acontecimiento</i>	<ul style="list-style-type: none"> Histórico (sucesos que tuvieron lugar en el pasado) Contemporáneo (en el lugar y en el momento actual) Híbrido (el pasado para explicar un suceso contemporáneo)
Según el <i>uso</i> del caso	<ul style="list-style-type: none"> Exploratorio (naturaleza descriptiva) Analítico (persigue el funcionamiento de un fenómeno) <ul style="list-style-type: none"> Con hipótesis (comprobación y repetición en otro caso) Sin hipótesis (a partir de las observaciones se elabora la teoría)
Según el <i>número</i> de casos	<ul style="list-style-type: none"> Único Múltiple <ul style="list-style-type: none"> Paralelos Disimilares

Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta tabla, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre “Tabla 4.1 Clasificación de los tipos de caso” y puede hallarse en Coller. *Estudio de Casos...*, pp. 31-51.

Por otro lado, con base en esta clasificación de los tipos de caso, aunado a las otras definiciones y usos del caso, se introduce formalmente la finalidad del estudio de caso que se seleccionó. Se recuerda que esta investigación optó por un caso que, en la terminología de Gundermann y Stake, se asemejó al estudio de *corte intrínseco*. No obstante, a partir de la clasificación de los tipos de caso de Coller, se logró delimitar aún más la investigación (véase tabla dos).

Tabla 2. Aplicación de la clasificación de los tipos de caso de Xavier Coller al proyecto de tesis

	Tipo	
Según lo que se <i>estudia</i>	Objeto (empresa)	Fuente: elaboración propia a partir de Coller. <i>Estudio de Casos...</i> , pp. 31-51.
Según el <i>alcance</i> del caso	Genérico (ejemplar)	
Según la <i>naturaleza</i> del caso	Ejemplar	
Según el tipo de <i>acontecimiento</i>	Híbrido (mixto)	
Según el <i>uso</i> del caso	Analítico (sin hipótesis)	
Según el <i>número</i> de casos	Único	

¹¹⁷ Coller. *Estudio de Casos...*, pp. 23-51.

A manera de justificación teórico-metodológica, se seleccionó la empresa GMM porque permitió *ejemplificar* las etapas del desarrollo de la IAM y las tendencias del capital industrial internacional, ya que esta ha sido una de las más antiguas y ha contado con diversas plantas y complejos industriales en distintas regiones del país.¹¹⁸ Asimismo, se eligió —específicamente— su Complejo en San Luis Potosí, debido a que, según las peculiaridades halladas, permitió *ilustrar* el proceso de la relocalización productiva acorde con la definición que se propuso en esta investigación. Se consideró necesario externar que si bien estas particularidades podrían encontrarse en otras empresas y plantas ubicadas en México, se optó por esta dado que su apertura empató con la temporalidad que abarcó el proceso por estudiar (del 2008 al 2019) y posibilitó —con apoyo de las cuatro categorías de análisis— representar cómo y por qué se ha gestado el objeto de estudio.¹¹⁹

Como pudo notarse en la tabla dos de esta investigación, la clasificación que desarrolló Coller brindó un esquema sumamente detallado sobre cómo aplicar este método. A continuación se desglosa cómo quedó esta clasificación aplicada para la actual tesis: a) esta investigación seleccionó un *objeto*, en este caso el complejo manufacturero de una empresa en específico; b) se decantó por un caso de *alcance* genérico/ejemplar; c) se buscó que la *naturaleza* del caso fuera ejemplar, es decir, que a través del análisis del Complejo de GMM en San Luis Potosí fuera posible ilustrar este proceso global; d) se optó por un tipo de *acontecimiento mixto* dado que la relocalización productiva no se ha entendido como un acontecimiento homogéneo o fortuito, sino como un *proceso* que se ha desarrollado a lo largo de varios años y en el que han participado diversos agentes y factores; e) el *uso* del caso fue de corte analítico (sin hipótesis) porque el estudio riguroso de este Complejo manufacturero de la empresa GMM posibilitó ilustrar una teoría para el caso específico de la formación social mexicana; f) se seleccionó un caso *único*, la empresa GMM, y g) aunque este punto no fue desarrollado por Coller, y al estar plenamente consciente de lo arriesgado de producir generalizaciones mediante un caso o pocos, se puso mayor énfasis en la riqueza de las interpretaciones fundamentadas, rigurosas y progresivas, con el objetivo de que este proyecto arribara a conclusiones (asertos) robustecidas por las observaciones y los datos recabados.¹²⁰

Por último, es menester atender algunos criterios sobre la validez y la fiabilidad. Estos criterios fueron importantes, pues si se aspiraba a que esta tesis transitara de una creencia hacia un saber, esta debía contar con razones suficientes (incontrovertibles) que le proporcionaran la validez objetiva al ser comprobable y contrastable. Para atender estos criterios se acudió a Gundermann, a Stake y a Piedad Cristina Martínez Carazo.

¹¹⁸ La planta en el Distrito Federal (1935-1995), el Complejo Toluca (1965-actualidad), el Complejo Ramos Arizpe, Coahuila (1981-actualidad), el Complejo Silao, Guanajuato (1995-actualidad) y el Complejo San Luis Potosí (2008-actualidad). Véase General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 14-29.

¹¹⁹ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: factores...», p. 252; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 81-82; Juárez. «La crisis de...», pp. 67-100; Redacción El Economista. «Corredores comerciales México-EU...»; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 376-377; Redacción El Heraldo. «SLP con los...»; Vázquez. «Empleados de armadoras...»; CNNExpansión. «GM pone el...»; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Sánchez. *La precarización laboral...*; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 66, 69-70; Neri y otros. «La industria automotriz...», p. 108.

¹²⁰ Coller. *Estudio de Casos...*, p. 21.

Como primer elemento en torno al tema de la validez y la fiabilidad, aunque esta tesis se adhirió plenamente a la tradición cualitativa, no por ello significó que esta fuera una investigación carente de sistematicidad o control. Todo lo contrario, ya que los estudios de caso cuentan con una secuencialidad de investigación estricta. A partir de Gundermann, la secuencialidad de investigación que siguió esta tesis quedó de la siguiente manera: a) diseño de investigación; b) recolección, análisis e interpretación de la información, y c) elaboración del informe final. La relevancia de estas etapas de la investigación radicó en que los criterios de validez y fiabilidad descansaron en momentos específicos de esta secuencialidad.¹²¹

Según Martínez, por validez se entendió como la *calidad* con la que un instrumento mide lo que se desea medir y funciona para que pueda ser valorado el estudio. Por otro lado, la fiabilidad se centró en la capacidad de mantener *coherencia interna* para obtener resultados no solo pertinentes, sino adecuados con los fines de la investigación. Entre las pruebas propuestas por Martínez para evaluar la calidad y fiabilidad del proyecto se encontraron cuatro y se aplicaron previo y durante el proceso de la investigación y revisión de la siguiente manera: a) la *validez de la construcción* se enfocó en establecer las variables y medidas a estudiar, y las tácticas empleadas fueron la triangulación, establecer cadenas de evidencia y la revisión constante del texto preliminar (esto pudo hacerse durante *la fase de la recolección de datos* en la secuencia propuesta por Gundermann); b) la *validez interna* ayudó a establecer relaciones causales para desechar observaciones fuera de lugar, y las tácticas fueron el establecimiento de patrones en la construcción del análisis del fenómeno y revisar constantemente la temporalidad y la espacialidad de la investigación (esto pudo desarrollarse en *la fase del análisis de los datos*); c) la *validez externa* estableció hasta qué momento el resultado pudo generalizarse, y su táctica fue la replicación en otros estudios (esto pudo desarrollarse durante el *diseño de la investigación*), y d) la *fiabilidad* midió hasta qué punto las operaciones y la recolección de información lograron replicarse por sujetos pertinentes, y sus tácticas fueron el uso del protocolo de investigación y el desarrollo de bases de datos (esto pudo desarrollarse durante el *diseño de la investigación* y la *recolección de la información*).¹²²

En un segundo momento se acudió a Stake con el objetivo de prestar atención sobre otros elementos que incrementaron la objetividad requerida. Los dos puntos que se recuperaron de Stake fueron el de la validación y el de la triangulación. Para Stake, la validación no se enfoca en que lo medido sea o no adecuado, sino en que exista lógica interpretativa de lo que se mide. Este autor reiteró que si bien es muy complicado el tema de las generalizaciones en un sentido estadístico, expresó que deben existir procedimientos que aseguren la validación y estos pueden ser cubiertos por la *triangulación* como *observaciones adicionales* y *fuentes de información para revisar y cotejar si son adecuadas las interpretaciones o los asertos*. Entre las modalidades de triangulación Stake distinguió cuatro y estas se aplicaron a la tesis de la siguiente forma: a) la *triangulación de las fuentes de datos*

¹²¹ Gundermann. «El método de...», pp. 252-257.

¹²² Martínez. «El método de...», pp. 165-193.

que permitió observar si las fuentes de los datos y lo que se buscaba informar contaban con el mismo significado (esto permitió evitar confusiones o alargamientos conceptuales entre lo observado y lo que se pretendió informar); b) la *triangulación del investigador* cuya finalidad fue presentar las observaciones a la comunidad científica pertinente (esta permitió refutar o confirmar los asertos y fue la estrategia más común, dado que el proyecto estuvo sometido a constantes confrontaciones teórico-metodológicas por parte de diversos personajes); c) la *triangulación de la teoría* permitió comparar datos de una investigación con otra (se ocupó en el primer capítulo cuando se compararon las diversas acepciones de la relocalización productiva con la propuesta que planteó esta investigación), y d) la *triangulación metodológica* permitió sumar las aportaciones hechas con otros trabajos que estudiaban un tema similar, pero desde diferentes puntos de vista (esta es una aspiración por parte de este proyecto, pues se desea que esta investigación sume a otras ramas de la ciencia, especialmente de la Ciencia Política).¹²³

2.2 Sobre la estrategia y las técnicas de recolección de información

Esta tesis pretendió elaborar, a lo largo de la investigación, una *construcción teórica sobre la relocalización productiva* en la que prevaleció el proceso en doble vía entre los conceptos y las categorías. Para lograr esto, se propuso una *estrategia epistemológica* que sirvió como herramienta para procesar la información recabada mediante las técnicas de *recolección de información* coherentes con el *método* seleccionado y así evitar caer en afirmaciones simplonas sobre la formación social. Se planteó una estrategia epistemológica adherida a la tradición marxista, en la que fue posible generar abstracciones sin desprenderse de lo concreto. Esta estrategia fue idónea porque no solo se previno del *pensamiento teórico* en el que los conceptos suelen estar *preconcebidos* y, por lo cual, *no atienden a la realidad*. Más bien, se buscó que los conceptos ocupados, al provenir de la realidad en movimiento, permitieran construir una significación teórica adecuada del objeto de estudio. Esta estrategia se tomó de “El método de la economía política” de Karl Marx, así como de “El método del concreto abstracto concreto” de Enrique de la Garza Toledo.¹²⁴

Esta estrategia epistemológica consistió en pasar de lo concreto real a lo concreto pensado en dos movimientos. El primer movimiento se conoce como la fase de la investigación que parte de lo concreto real hacia lo abstracto —como el desgajamiento de lo concreto real en la mente del investigador por medio de conceptos siempre adheridos a lo real—, para arribar al segundo movimiento que se entiende como la exposición, y que consiste en una reconstrucción, en constante confrontación con la realidad, del objeto de estudio. Lo concreto pensado es una explicación sobre el objeto de investigación a través de una construcción teórica pertinente con la realidad.¹²⁵ En palabras de Karl Marx:

¹²³ Stake. *Investigación con estudio...*, pp. 94-99.

¹²⁴ Álvarez. «Prólogo a la...», pp. 7-26; Zemelman. *Uso crítico de...*; Zemelman. «Pensar teórico y...», pp. 63-79; Zemelman. «Sobre la situación...».

¹²⁵ Marx. *Contribución a la...*, pp. 300-310; Garza. «El método del...», pp. 75-94.

[...] el método que consiste en elevarse de lo abstracto a lo concreto es para el pensamiento sólo la manera de apropiarse lo concreto, de reproducirlo como un concreto espiritual. [...] la totalidad concreta, como totalidad del pensamiento, como un concreto del pensamiento, es *in fact* [en los hechos] un producto del pensamiento y de la concepción, pero de ninguna manera es un producto del concepto que piensa y se engendra a sí mismo, desde fuera y por encima de la intuición y de la representación, sino que, por el contrario, es un producto del trabajo de elaboración que transforma intuiciones y representaciones en conceptos. [...] Sólo entonces el camino del pensamiento abstracto, que se eleva de lo simple a lo complejo, podría corresponder al proceso histórico real.¹²⁶

Se remarca que esta estrategia epistemológica ha sido idónea, puesto que permitió procesar la información sobre este proceso de escala global, el cual pretendió ser ilustrado por medio de un caso. Asimismo, este procesamiento posibilitó, gracias a las abstracciones de lo concreto, reflexionar la relocalización productiva como un proceso de recomposición geográfica y reestructuración económica.

Para concretar una explicación rigurosa acorde con los conceptos y las categorías empleadas hasta el momento, deben atenderse puntualmente las técnicas de recolección de información afines con el método y con la estrategia epistemológica en cuestión. Por tal suerte, se seleccionaron las siguientes técnicas de recolección de información: a) la documentación y b) la entrevista semiestructurada. La elección de estas dos técnicas no fue un *capricho del autor* de esta tesis, sino que, así como sucedió con las preguntas seleccionadas (cómo y por qué), estas dos correspondieron con algunas de las fuentes de datos y evidencias esenciales de los estudios de caso. Estas fuentes no solo permitieron desarrollar abstracciones sin desprenderse del objeto de estudio —en clara confrontación con lo real según la estrategia epistemológica empleada—, sino también cumplieron con el principio de triangulación al fortalecer la validez y la fiabilidad de esta investigación.¹²⁷

Con base en Gundermann, se optó por la documentación porque cuenta con una serie de ventajas como su estabilidad, su exactitud, no es intrusiva y tiene amplio alcance. Por otro lado, y en un ejercicio de responsabilidad epistemológica, también se reconocieron algunas de sus desventajas como la recuperabilidad, el sesgo en la selección (recolección incompleta) y la dificultad para acceder a los documentos. Sin embargo, el sesgo de selectividad se resolvió a través de la triangulación, mientras que para sortear la dificultad tanto para la recuperabilidad como para el acceso a los documentos se planteó el uso de plataformas y libros virtuales. A decir del uso de los instrumentos digitales, debido al complejo contexto de la pandemia del COVID-19, fueron de mucha utilidad, pues permitieron el acceso a literatura técnica (fuentes secundarias) y no técnica (fuentes primarias) pertinentes con el caso, así como con las dimensiones de estudio y con las categorías de análisis. Entre los documentos consultados fueron libros y artículos académicos concernientes a la investigación, textos hemerográficos, documentos legales (contratos colectivos de trabajo, leyes, tratados comerciales y decretos), programas del Gobierno Federal y del estado de San Luis Potosí, entre otros.¹²⁸

¹²⁶ Marx. *Contribución a la...*, pp. 301, 302, 303.

¹²⁷ Gundermann. «El método de...», pp. 256-257; Stake. *Investigación con estudio...*, pp. 51-66; Martínez. «El método de...», pp. 185-186.

¹²⁸ Gundermann. «El método de...», pp. 252-257; Strauss y Corbin. *Bases de la...*, pp. 55-58.

En lo relativo con la segunda técnica de recolección de información, se retomó un texto de Fortino Vela Peón sobre la entrevista cualitativa. Conforme a este autor, la entrevista cualitativa funciona como una herramienta controlada en la que interactúan diferentes personas y su objetivo es el intercambio de información, en el que el entrevistado brinda información y el entrevistador la recibe. Esta herramienta ha sido un mecanismo sumamente útil para recolectar y generar conocimiento, ya que, mediante el marco teórico, los objetivos y las preguntas de investigación, se buscaron respuestas a las interrogantes, incrementar el contenido y que el proyecto adquiriera tanto la validez como la fiabilidad al evitar construcciones teóricas que no fueran pertinentes con la realidad sociohistórica en cuestión. Acorde con la estrategia epistemológica, las entrevistas posibilitaron ese proceso en doble vía, ya que por medio del diálogo con los personajes pertinentes, se pudo resignificar la teoría sin desprenderse de la realidad.¹²⁹

De igual forma, Vela especificó que, al interior de las entrevistas cualitativas, existen diferentes tipos. Entre estas se encuentran las entrevistas estructuradas, no estructuradas y semiestructuradas. La actual investigación se decantó por las *entrevistas semiestructuradas*, pues permitieron mantener el enfoque sobre varios aspectos y, al mismo tiempo, brindar al entrevistado la libertad y el espacio necesarios para desarrollar sus observaciones. Asimismo, estas mismas se han considerado de gran utilidad cuando los entrevistados no cuentan con suficiente tiempo o son personas con una agenda reducida.¹³⁰

Las entrevistas semiestructuradas cuentan con mayor flexibilidad que las estructuradas, pero permiten fijar los temas sin que el entrevistador deje de interactuar. En estas, las respuestas no son rígidas aunque tampoco del todo abiertas, lo que facilita su *codificación e interpretación*. Además, estas posibilitaron cubrir no solo áreas específicas de la investigación, sino también facilitaron resignificar conceptos por medio de las mismas categorías, sin imponer una línea estricta al entrevistado. Cabría mencionar que esta tesis ocupó un tipo de entrevista semiestructurada muy cercana a la *entrevista enfocada y centrada*, en las cuales se combinan la profundidad con la libertad, aunque, a diferencia de la entrevista en profundidad, el autor de esta tesis pudo enfocar los temas si consideró que esta se podría desviar del punto. Con este tipo de entrevistas pudo generarse *especificidad y profundidad* que fue provista por los contextos de los informantes.¹³¹

Para ahondar un poco en torno sobre cómo abordar la entrevista semiestructurada, al proyecto le interesó exponer algunos puntos que se consideraron fundamentales no solo en cuanto a la literatura especializada que existe sobre las entrevistas cualitativas, sino en torno a elementos, si se permite el uso del término, meramente *técnicos*. Sin embargo, del correcto

¹²⁹ Vela. «Un acto metodológico...», pp. 63-68; Gundermann. «El método de...», pp. 253-254; Zemelman. «Pensar teórico y...», pp. 63-79; Ragin. «El uso de los métodos cualitativos...», pp. 143-176; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, pp. 34-36.

¹³⁰ Vela. «Un acto metodológico...», pp. 69-75; Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, p. 37.

¹³¹ Zemelman. «Pensar teórico y...», pp. 63-79; Vela. «Un acto metodológico...», pp. 75-77; Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, p. 32.

uso de estos elementos técnicos depende no solo el buen desempeño de la entrevista, sino que cuente con los criterios de validez y fiabilidad concernientes.¹³²

Entre los elementos técnicos que requiere la entrevista cualitativa se encuentran: a) trabajo preliminar para acceder a la entrevista; b) seleccionar el tipo de entrevista y las características de las personas a entrevistar; c) al principio se debe explicar el porqué de la entrevista y anotar información general; d) durante la entrevista es crucial construir un buen entendimiento entre el entrevistado y el entrevistador en lo que se conoce como *rapport*; e) identificar y seleccionar información relevante, así como asignar un periodo de tiempo a cada tema; f) al finalizar la entrevista se esboza un resumen y se agradece al entrevistado; g) con toda la información recabada, se orienta su clasificación sin imponer expectativas o prejuicios con base en los objetivos de la investigación¹³³, y h) en torno al tema de la validez, si bien la entrevista cualitativa es por sí misma una herramienta para generar conocimiento, se deben realizar tres elementos adicionales: i) desarrollar una estructura narrativa con la información recabada; ii) confrontar la información obtenida con otras investigaciones, y iii) la calidad de la entrevista depende de la legitimidad del investigador (para efectos de esta tesis la legitimidad fue meramente *académica*), de la selección y del empleo apropiado de la técnica de recolección de información y de la calidad de la entrevista.¹³⁴

Finalmente, aunque estos elementos parecen técnicos, se reitera que su correcta aplicación condiciona el que una entrevista cuente o no con la validez y fiabilidad necesarias. En lo que corresponde al proyecto de tesis, se tomaron en cuenta todos estos elementos (véanse Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas” y “Apéndice 2. Conversaciones exploratorias”) pues solo así fue posible generar construcciones teóricas adecuadas sobre la realidad o, según la estrategia epistemológica empleada —y al parafrasear a Marx—, transformar las intuiciones en conceptos.¹³⁵

Para concluir el punto de las técnicas de recolección de información, se consideró importante recuperar otros elementos de la entrevista. Con base en Juan Ignacio Piovani, esta técnica resultó ideal no solo para recolectar información, sino también cobró importancia debido al contexto ocasionado por la pandemia del COVID-19, ya que las entrevistas pudieron efectuarse por medio de contacto presencial, por vía telefónica o, debido a la pandemia o a la distancia, por medio de alguna plataforma virtual.¹³⁶

Antes de plantear la comparación sobre las ventajas y desventajas de esta técnica de recolección de información, se recuperó un último elemento de Piovani que resultó funcional cuando se seleccionaron los personajes a entrevistar. Este autor expresó que existen cuatro

¹³² Vela. «Un acto metodológico...», pp. 69-75, 80-87; Merton y Kendall. *La entrevista focalizada...*; Piovani. «La entrevista en...», pp. 215-220.

¹³³ Para la transcripción de las entrevistas esta investigación se apoyó en medios artesanales como en *softwares* especializados (Atlas.ti). El uso de plataformas digitales facilitó el desglose, el análisis y una mejor rearticulación de los contenidos de las entrevistas. Véanse Cisneros. «Análisis cualitativo asistido...», pp. 286-313; Cisneros, Jara y Ballesteros. «Produciendo datos en...», pp. 87-116; Borda y otros. «Estrategia para el...», 109 p.; Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97.

¹³⁴ Vela. «Un acto metodológico...», pp. 80-87; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, pp. 41-51.

¹³⁵ Marx. *Contribución a la...*, pp. 302-303.

¹³⁶ Piovani. «La entrevista en...», pp. 215-220.

preguntas que el investigador debe hacerse antes de llevar a cabo las entrevistas: a) ¿quiénes cuentan con la información que se está buscando?; b) ¿quiénes de estos personajes pueden ser más accesibles?; c) ¿quiénes de estos están dispuestos a cooperar en la investigación?, y d) ¿quiénes de estos son los más capaces para comunicar la información deseada? En el mismo tenor, aunado a estas cuatro preguntas previas a la selección de los entrevistados —y en el entendido de que los estudios de caso no se basan en unidades muestrales estadísticas—, esta tesis se apoyó en el muestreo intencional y en el muestreo teórico. Sobre el muestreo intencional, esta investigación seleccionó a las personas entrevistadas por medio de criterios sustentados en los objetivos y en las preguntas de investigación; mientras que, en lo que atañe al muestreo teórico, se hizo con miras a desarrollar los conceptos y profundizar en la investigación. Con relación al número de entrevistas efectuadas, este proyecto se valió de la técnica de bola de nieve (*snowball*), es decir, con apoyo de un contacto se entrelazó con los otros hasta que los temas relacionados con esta investigación quedaron cubiertos. El número de entrevistas se rigió por medio de la saturación que, según Ragin, ocurrió cuando se dejaron de aprender cosas sobre el caso o las pruebas empíricas se volvieron redundantes.¹³⁷

Finalmente, a partir de Piovani y Gundermann, se tomaron en cuenta algunas ventajas y desventajas de las entrevistas. Piovani estipuló que las entrevistas consumen mucho tiempo y recursos. Gundermann expuso que esta herramienta permite adentrarse a los estudios de caso en todos sus sentidos, pero apuntó el peligro del doble sesgo. Sesgo por una incorrecta construcción de las *preguntas*, lo que puede llevar hacia respuestas premeditadas, y, por ende, sesgo en las *respuestas*. Asimismo, puede existir inexactitud por el registro inadecuado de la entrevista y la tendencia a que el entrevistado exprese lo que el entrevistador desea saber (como una suerte de *autoafirmación*). Ante estas importantes anotaciones fue que los elementos técnicos cobraron relevancia, puesto que, mediante la triangulación y el cotejo de las entrevistas con otros trabajos de investigación, se buscó evitar a toda costa el sesgo en las preguntas y respuestas. De igual forma se comprendió que las entrevistas solo fueron *una* de las técnicas de recolección de información, pero *no* la investigación por sí misma.¹³⁸

Por ende, y al tener en cuenta tanto el complejo contexto por la pandemia del COVID-19 como los modestos recursos con los que se contaba, fue que este proyecto propuso entrevistar personajes clave que permitieron obtener el mayor contenido y en todo momento se propuso hacer uso de plataformas digitales que proporcionaron la libre comunicación sin poner en riesgo la salud del entrevistado o la del entrevistador.

2.3 Confrontación con lo concreto: operacionalización de las dimensiones de estudio

La revisión documental y las entrevistas tuvieron como finalidad no solo resolver las dos preguntas sobre las que giró esta investigación, sino también sustentar y verificar que los conceptos ocupados o elaborados a lo largo de esta tesis fueran pertinentes con la realidad en

¹³⁷ Piovani. «La entrevista en...», pp. 220-223; Ragin. «El uso de los métodos cualitativos...», pp. 151, 171; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, pp. 41-51; Vela. «Un acto metodológico...», pp. 80-87.

¹³⁸ Gundermann. «El método de...», p. 257; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, p. 40.

cuestión. Por lo tanto, se propuso operacionalizar los elementos teóricos de esta investigación a través del ordenamiento conceptual en tres dimensiones de estudio: a) la política, b) la empresarial y c) la relocalización productiva.¹³⁹

Se propuso este ordenamiento conceptual, puesto que esta tesis planteó estudiar la relocalización productiva en dos planos de estudio. Con base en el segundo plano, se analiza la relocalización productiva como una dimensión de estudio más, pues así como claramente no se entiende la dimensión política sin la dimensión empresarial, tampoco se comprende la relocalización productiva sin las dos dimensiones previas, pero tampoco sin las cuatro categorías de análisis.

2.3.1 Dimensión política

El propósito de la dimensión política fue verificar, a través de la evidencia empírica, si el concepto predominio del Estado mexicano, por medio del gobierno en los niveles federal, estatal y municipal, ha sido adecuado para explicar, al interior de la formación social mexicana, la importancia de lo político en el establecimiento y desarrollo de la IAM. Se tomó la instancia de lo político como una dimensión de estudio para dar coherencia, sustentar y evitar el estiramiento conceptual, y para entender cuál ha sido el papel del Estado mexicano, a partir del gobierno, no solo en el desarrollo de la IAM, sino, de forma concreta, para que se gestara el proceso de la relocalización productiva.

Se recuerda al lector que el Estado en México, por medio del gobierno, ha cumplido con ciertas funciones no solo políticas o económicas (papel regulador/facilitador de las relaciones de producción), sino que se ha encargado de promover —con el objetivo de atraer IED— ventajas competitivas, ventajas comparativas, ventajas geográficas y beneficios y exenciones. Estas ventajas, facilidades y exenciones, sumadas a los decretos automotrices y a la firma de tratados comerciales internacionales, permitieron ejemplificar, en ese proceso en doble vía según Ragin, a qué se refirió esta investigación por predominio del Estado mexicano. No obstante, nunca se perdió de vista que las dos técnicas de recolección de información han permitido solidificar y transformar las nociones e intuiciones en definiciones y en conceptos específicos.¹⁴⁰

¹³⁹ Strauss y Corbin. *Bases de la...*, pp. 29-32.

¹⁴⁰ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 249 y 252-256; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Sánchez. *La precarización laboral...*; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 38-48; CNNExpansión. «GM pone el...»; García-Remigio y otros. «Valoración del impacto...», pp. 437-461; Jiménez. «Un análisis del...»; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 370-378; Neri y otros. «La industria automotriz...»; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 14-15; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 421-435; Pérez y Mirón. *Evolución del Estado mexicano, Tomo III...*, pp. 111, 153.

Tabla 3. Dimensión política	
Aspectos por tratar	Preguntas
Predominio del Estado, a partir del gobierno federal, para el establecimiento de la industria automotriz en México.	¿Cuál ha sido el papel del Estado, a partir del gobierno federal, para el establecimiento de la industria automotriz en el nivel nacional?
Predominio del Estado, a partir del gobierno federal, para el establecimiento de la industria automotriz en el nivel estatal.	¿Cuál ha sido el papel del Estado, a partir del gobierno federal, para el establecimiento de la industria automotriz (especialmente GMM) en el nivel estatal?
Predominio del Estado, a partir del gobierno estatal y municipal, para el establecimiento de la industria automotriz en los niveles estatal y municipal.	¿Cuál ha sido el papel del Estado, a partir de los gobiernos estatal y municipal, para el establecimiento de la industria automotriz (especialmente GMM) en los niveles estatal y municipal?

Fuente: elaboración propia a partir de la información recabada en el primer capítulo de esta investigación; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 56-61; Joaquín Gairín, Pilar Figuera y Xavier Triadó (coords.). *L'abandonament dels estudiants a les universitats catalanes*. España: Agència de Qualitat Universitària, 2010. pp. 159-161; Vela. «Un acto metodológico...», pp. 75-77; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, p. 42; Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97; véase Anexo, "Apéndice 3. Cuestionarios de preguntas según el personaje clave".

2.3.2 Dimensión empresarial

Esta investigación ubicó la GMM en la dimensión empresarial, como un elemento característico de la instancia de lo económico concerniente a la forma económica existente en la formación social mexicana. Se recuerda al lector que la instancia de lo económico se compone de tres elementos que separados se conocen como factores de la producción, pero una vez que se combinan llevan a cabo la producción y de la combinación de estos tres es posible observar dos relaciones específicas: a) las relaciones de apropiación o posesión (el proceso de trabajo) y b) las relaciones de propiedad (relaciones de producción). Por lo tanto, para atender no solo la época económica sino también para ubicar la forma económica de una formación social, debe prestarse atención en la doble separación que sufre el obrero: separación de la relación de apropiación (obrero y medios) y la separación de la relación de propiedad (obrero y el producto de trabajo). Y esta doble separación, con sus diversas combinaciones, caracteriza al m.p.c.¹⁴¹

Por lo tanto, GMM —al cumplir con esta doble separación— permitió observar diversas combinaciones en cuanto a sus procesos de trabajo, a sus relaciones de producción y a sus modelos productivos, puesto que sus complejos y plantas industriales, a lo largo de las tres etapas del desarrollo de la IAM, han distado mucho entre sí.¹⁴²

Asimismo, esta dimensión permitió comprender cuál ha sido el papel que la GMM ha jugado no solo en la IAM, sino también en la industria automotriz en San Luis Potosí. El Complejo seleccionado empató con la temporalidad propuesta (del 2008 al 2019) y permitió ejemplificar, desde el plano empresarial, el objeto de estudio a través de las cuatro categorías de análisis e ilustró otros elementos por los que ha ocurrido la relocalización productiva.¹⁴³

¹⁴¹ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 19-22, 33-50, 237; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 154-161.

¹⁴² Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 19-22, 33-50, 237; Escandón. *Análisis de la...*; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...».

¹⁴³ Véase nota 140; Álvarez. «Estrategias de reestructuración...», 12 p.; AP. «GM amenaza con...»; Editor Web. «Inicia GM producción...»; Redacción Sin Embargo. «Trabajadores de GM...»; Bloomberg. «GM trasladará producción...»; Tolentino. «El Chevrolet Onix...»; Bureau. «Visitamos la fábrica...»; Martínez. «GM tiene una...»; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿factores...», p. 252; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 81-82; Juárez. «La crisis de...», pp. 67-100; Redacción El Economista. «Corredores comerciales México-EU...»; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 376-377; Redacción El Herald. «SLP con los...»; Vázquez. «Empleados de armadoras...»; CNNExpansión. «GM pone el...»; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Sánchez. *La precarización laboral...*; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 66, 69-70; Neri y otros. «La industria automotriz...», p. 108; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66.

Tabla 4. Dimensión empresarial	
Aspectos por tratar	Preguntas
Papel económico, político, social o laboral de la empresa General Motors de México en la industria automotriz en México.	¿Cuál ha sido el papel de la GMM en la industria automotriz en México? (económico, político, social, laboral u otro)
Papel económico, político, social o laboral de la empresa General Motors de México en los niveles estatal y municipal.	¿Cuál ha sido el papel de la empresa GMM en los niveles estatal y municipal? (económico, político, social, laboral u otro)

Fuente: elaboración propia a partir de la información recabada en el primer capítulo de esta investigación; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 56-61; Gairín, Figuera y Triadó (coords.). *L'abandonament dels...*, pp. 159-161; Vela. «Un acto metodológico...», pp. 75-77; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, p. 42; Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97; véase Anexo, "Apéndice 3. Cuestionarios de preguntas según el personaje clave".

2.3.3 La relocalización productiva

El hecho de emplear un marco teórico-conceptual acorde con el pensamiento de Poulantzas facilitó enormemente estudiar la formación social mexicana, ya que permitió articular diversas instancias (lo político y lo económico) imbricadas en el m.p.c. concerniente a la forma económica mexicana. Por otro lado, estas estructuras regionales (lo político y lo económico) al contar con autonomía relativa, posibilitaron el análisis exhaustivo, por un lado, del Estado mexicano y, por el otro, de la empresa GMM. Esto fue sumamente sugerente, porque la relocalización productiva —como dimensión de estudio— se ha apoyado de la dimensión política y de la dimensión empresarial, dado que este proceso ha sido alentado por el Estado mexicano, por medio del gobierno en los niveles federal y estatal, y se ha ejemplificado con la empresa GMM.¹⁴⁴

Se propuso que esta dimensión fuera desagregada en cuatro categorías de análisis, para que, al mismo tiempo, estas últimas pudieran ilustrar el proceso de la relocalización productiva en función de la definición que propuso esta tesis. Esta relación entre conceptos y categorías permitió responder puntualmente cómo y por qué ha ocurrido este proceso global. Además, esta investigación —acorde con la tradición cualitativa— buscó comprender en profundidad un proceso que tuviera múltiples acepciones y, por consecuencia, se pretendió desarrollar —mediante el caso seleccionado— una representación pertinente con la realidad.¹⁴⁵

Se puntualiza que estas cuatro categorías fueron el denominador común por lo que se ha gestado la relocalización productiva tanto en su acepción literal (traslado de un segmento de la producción de un lado a otro) como en su interpretación estratégico-económica (las empresas localizan o trasladan la producción en función de las ventajas e incentivos que ofrezcan los territorios políticos).

a) Ventajas competitivas

Las ventajas competitivas se entendieron como la capacidad que tiene un país para generar recursos humanos e infraestructura pertinente. Asimismo, acorde con el concepto predominio del Estado, se expresó que estas ventajas no habrían sido factibles sin el marco legal

¹⁴⁴ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 11-30.

¹⁴⁵ Ragin. «El uso de los métodos cualitativos...», pp. 143-176.

concerniente a esta industria; sin la firma de convenios comerciales; sin el papel activo de las instituciones educativas, y sin la infraestructura necesaria (aeropuertos, red carretera y red ferroviaria) y la logística pertinente para encadenar los procesos productivos. El actual proyecto se centró en buscar este conjunto de características que conforman las ventajas competitivas a través del caso seleccionado, es decir, qué ventajas competitivas se han ofrecido para propiciar este proceso político.¹⁴⁶

Tabla 5. Categoría de análisis (A)	
Ventajas competitivas	Preguntas
Aspectos por tratar	
Infraestructura de comunicación (aeropuertos, red carretera y red ferroviaria), centros educativos, marcos legales, logística que ofrece el país para el establecimiento de la industria automotriz.	¿Qué ofrece el país para el establecimiento de la industria automotriz? (infraestructura de comunicación [aeropuertos, red carretera y red ferroviaria], centros educativos, marcos legales, logística u otros)
Infraestructura de comunicación (aeropuertos, red carretera y red ferroviaria), centros educativos, marcos legales, logística que ofrecen el estado y el municipio para el establecimiento de la industria automotriz.	¿Qué ofrecen el estado y el municipio para el establecimiento de la industria automotriz y en específico a GMM? (infraestructura de comunicación [aeropuertos, red carretera y red ferroviaria], centros educativos, marcos legales, logística u otros)

Fuente: elaboración propia a partir de la información recabada en el primer capítulo de esta investigación; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 56-61; Gairín, Figuera y Triadó (coords.). *L'abandonament dels...*, pp. 159-161; Vela. «Un acto metodológico...», pp. 75-77; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, p. 42; Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97; véase Anexo. «Apéndice 3. Cuestionarios de preguntas según el personaje clave».

b) Ventajas comparativas

La segunda categoría de análisis se compuso de las ventajas comparativas y se encontraron como denominador común de estas, para el caso mexicano, tanto los bajos costos laborales como la estabilidad laboral. Sin embargo, aunque las empresas han ocupado —principalmente— estos dos aspectos, no deben perderse de vista otros pertenecientes a las ventajas competitivas. Por lo tanto, este proyecto se centró en la búsqueda de las especificidades que componen las ventajas comparativas para el caso seleccionado.¹⁴⁷

Tabla 6. Categoría de análisis (B)	
Ventajas comparativas	Preguntas
Aspectos por tratar	
Calidad y cantidad de la mano de obra, salarios, estabilidad laboral que ofrece el país para el establecimiento de la industria automotriz.	¿Cuáles son los principales aspectos que ofrece el país para el establecimiento de la industria automotriz? (calidad y cantidad de mano de obra, salarios, estabilidad laboral, u otros)
Calidad y cantidad de la mano de obra, salarios, estabilidad laboral que se ofrecen en los niveles estatal y municipal para el establecimiento de la industria automotriz.	¿Cuáles son los principales aspectos que se ofrecen en los niveles estatal y municipal para el establecimiento de la industria automotriz y en específico a GMM? (cantidad y calidad de mano de obra, salarios, estabilidad laboral, u otros)

Fuente: elaboración propia a partir de la información recabada en el primer capítulo de esta investigación; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 56-61; Gairín, Figuera y Triadó (coords.). *L'abandonament dels...*, pp. 159-161; Vela. «Un acto metodológico...», pp. 75-77; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, p. 42; Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97; véase Anexo, «Apéndice 3. Cuestionarios de preguntas según el personaje clave».

¹⁴⁶ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Porter. «Competitive Strategy: The...», pp. 1-30; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*, pp. 84-91; Buendía. «El papel de...», pp. 67-75; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 240-242; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 255-276; González. *Flexibilidad laboral en...*, pp. 24-29.

¹⁴⁷ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; véase Anexo, «Apéndice 1. Relación de las entrevistas»; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199; Sánchez. *La precarización laboral...*; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Leborgne y Lipietz. «El posfordismo y...», pp. 173-204; Benko y Lipietz. «De las redes...», pp. 365-375; Benko y Lipietz. «El nuevo debate...», pp. 19-39; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-80; Bensúsán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4.

c) Ventajas geográficas

La tercera categoría de análisis se compuso de las ventajas geográficas y estas no deben relacionarse únicamente con los recursos naturales y humanos o con la mera localización geográfica con los que cuenta un país o sitio, pues, de no invertir en estos últimos, a la larga pueden no funcionar como ese elemento “extra” para atraer inversión. Asimismo, se diferenciaron los recursos naturales y humanos de la localización geográfica, ya que México, en cuanto a la IAM se refiere, al colindar con Estados Unidos, ha fungido como plataforma de exportación pues empresas de otras nacionalidades han aprovechado las ventajas competitivas y las comparativas, así como la política sugerente encabezada por el Estado mexicano, para integrar sus productos al mercado norteamericano.

De no existir una política encaminada hacia la capitalización de estos recursos y de la localización, así como de inversión que se cristalice en infraestructura de comunicación que aglutine mano de obra (en cantidad y calidad) y empresas proveedoras en localidades con cierta cultura manufacturera que propicien la proximidad entre empresas con todos los servicios necesarios, resultaría impensable el tema de la ubicación estratégica como una ventaja geográfica. A estos se añadirían las políticas estatales focalizadas en la exportación y en la IED, que han posibilitado la conformación de corredores comerciales, en los cuales, a partir de la red carretera y de la red ferroviaria, han intercomunicado ciudades en diferentes países, aunque también han permitido la aglomeración de empresas y de mercados de trabajo para conformar clústers automotrices. Por ende, esta tesis se centró en la búsqueda de los aspectos que conforman las ventajas geográficas para el caso seleccionado.¹⁴⁸

Tabla 7. Categoría de análisis (C)	
Ventajas geográficas	Preguntas
Aspectos por tratar	
Colindancia con otras empresas, ciudades, parques y clústers industriales, corredores comerciales, red carretera y red ferroviaria o cultura manufacturera que ofrece el país para el establecimiento de la industria automotriz.	¿Cuáles son las principales ventajas geográficas que ofrece el país para el establecimiento de la industria automotriz? (colindancia con otras empresas, ciudades, parques y clústers industriales, corredores comerciales, red carretera y red ferroviaria, cultura manufacturera, otras)
Colindancia con otras empresas, ciudades, parques y clústers industriales, corredores comerciales, red carretera y red ferroviaria o cultura manufacturera que se ofrecen en el territorio estatal y municipal para el establecimiento de la industria automotriz.	¿Cuáles son las principales ventajas geográficas que se ofrecen en el territorio estatal y municipal para el establecimiento de la industria automotriz, y específicamente, de GMM? (colindancia con otras empresas, ciudades, parques y clústers industriales, corredores comerciales, red carretera y red ferroviaria, cultura manufacturera, otras)
Fuente: elaboración propia a partir de la información recabada en el primer capítulo de esta investigación; Sánchez. <i>La precarización laboral...</i> , pp. 56-61; Gairín, Figuera y Triadó (coords.). <i>L'abandonament dels...</i> , pp. 159-161; Vela. «Un acto metodológico...», pp. 75-77; Meneses y Rodríguez-Gómez. <i>El cuestionario y...</i> , p. 42; Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97; véase Anexo, “Apéndice 3. Cuestionarios de preguntas según el personaje clave”.	

d) Beneficios y exenciones

La última categoría de análisis estuvo compuesta por los beneficios y exenciones que ha ofrecido el país, vía el gobierno, para incentivar la inversión. Es importante recordar que el concepto predominio del Estado no se refirió a una intervención forzosa de lo político en lo

¹⁴⁸ Martínez. «La economía de...», pp. 314-324; Bao y Blanco. «Modelos de formación...», p. 179; Garcia-Remigio y otros. «Valoración del impacto...», pp. 439-441; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 370-378; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-31; Escandón. *Análisis de la...*, pp. 57-59; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Garza. «La política de...», pp. 39-55; Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Gasca. «Reconfiguración económica del...», pp. 48-51; Kansas City Southern. «Kansas City Southern...»; Kansas City Southern. «Mapa de la...»; Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

económico. Más bien, el Estado en México ha sido predominante pero no porque haya desempeñado el papel como el auténtico organizador de la acumulación capitalista en México, sino, más bien, porque ha ejercido funciones que exhiben su carácter de clase y su rol como regulador/facilitador al brindar apoyos, distintivos y subvenciones al capital extranjero. Por lo cual, esta categoría de análisis puede entenderse a partir de apoyos e incentivos como el acceso preferencial a red carretera, red ferroviaria y servicios (agua, gas, transporte y electricidad), la proporción de terrenos, la exención de impuestos o descuentos (estímulos fiscales).¹⁴⁹

Tabla 8. Categoría de análisis (D)	
Beneficios y exenciones	Preguntas
Aspectos por tratar	
Acceso preferencial a red carretera, red ferroviaria y servicios, terrenos, exención de impuestos y descuentos (estímulos fiscales) que ofrece el país para el establecimiento de la industria automotriz.	¿Cuáles son los principales incentivos que ofrece el país para el establecimiento de la industria automotriz? (acceso preferencial [red carretera, red ferroviaria y servicios], terrenos, exención de impuestos y descuentos [estímulos fiscales], otros)
Acceso preferencial a red carretera, red ferroviaria y servicios, terrenos, exención de impuestos y descuentos (estímulos fiscales) que se ofrecen en los niveles estatal y municipal para el establecimiento de la industria automotriz, en específico, de GMM.	¿Cuáles son los principales incentivos que ofrecen los niveles estatal y municipal para el establecimiento de la industria automotriz y, en específico, de GMM? (acceso preferencial [red carretera, red ferroviaria y servicios], terrenos, exención de impuestos y descuentos [estímulos fiscales], otros)

Fuente: elaboración propia a partir de la información recabada en el primer capítulo de esta investigación; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 56-61; Gairín, Figuera y Triadó (coords.). *L'abandonament dels...*, pp. 159-161; Vela. «Un acto metodológico...», pp. 75-77; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, p. 42; Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97; véase Anexo, «Apéndice 3. Cuestionarios de preguntas según el personaje clave».

2.3.4 Perfil de los entrevistados

En breve, se presenta el perfil de los personajes clave que conformaron la población sobre la que se efectuaron las entrevistas en esta tesis. Se remarca que esta selección se hizo mediante el muestreo intencional, el muestreo teórico y se aplicaron las cuatro preguntas sugeridas por Piovani previo a la interacción con los entrevistados. Estas cuatro preguntas permitieron la selección de los personajes clave y cuidar que esta herramienta tuviera la fiabilidad y validez necesarias para evitar sesgos y, en consecuencia, maximizar la información.¹⁵⁰

Este proyecto desagregó la población a partir de tres subgrupos de los que se seleccionaron los siguientes personajes clave: a) *academia especializada en la materia*; b) *instancias gubernamentales e instancias educativas*, y c) *asociaciones, parques industriales o empresas*. Los tres personajes clave permitieron generar la propuesta conceptual sobre la relocalización productiva que se construyó y proporcionaron sustento empírico, pues

¹⁴⁹ García. «Historia de la...», pp. 262-299; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-67; Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 56-59, 237; Equipo Roma. «El auto del...», pp. 8-12; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 239, 411-432; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 27-34, 265-284; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 528-537; Sánchez. *La precarización laboral...*; CNNExpansion. «GM pone el...»; Marinaro. «...Nuestra lucha es...», pp. 39-66; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; véase Anexo, «Apéndice 1. Relación de las entrevistas»; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 115-155; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-80; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-125; Carrillo. «El boom de...», pp. 59-77; Pérez y Mirón. *Evolución del Estado mexicano, Tomo III...*, pp. 111, 153.

¹⁵⁰ Vela. «Un acto metodológico...», pp. 69-87; Piovani. «La entrevista en...», pp. 220-223; Ragin. «El uso de los métodos cualitativos...», p. 171.

podieron verificarse las abstracciones desarrolladas en esta investigación y contar con la mayor información posible que proviniera de lo concreto.¹⁵¹

Las entrevistas se hicieron durante los dos acercamientos a campo tanto presenciales como también a distancia por medio de plataformas digitales y de llamadas telefónicas. El primer acercamiento se hizo en el invierno 2020-2021 (prueba piloto) y el segundo se hizo en el verano 2021. En total se hicieron 16 entrevistas semiestructuradas. Aunque esta tesis se decantó por los tres tipos de personajes clave previamente mencionados en los que se sustentó esta investigación, se consideró pertinente entablar conversaciones exploratorias (se hicieron 15 en total) con habitantes y trabajadores de la entidad con el objetivo de conocer, durante las dos aproximaciones a campo, su percepción en torno al papel que han desempeñado el gobierno del estado de San Luis Potosí y la empresa GMM en el estado, así como conocer sobre sus condiciones de vida y de trabajo.¹⁵²

Se consideró pertinente informar que, entre las entrevistas semiestructuradas y las conversaciones exploratorias, se recabaron más de diez horas de material, sin dejar de lado el tiempo invertido durante el trabajo de campo. En lo que atañe a la transcripción de las entrevistas, se usaron herramientas analógico-artesanales como libretas, diarios de campo, lápices y plumones de colores, pero también programas de *software* especializados como Word y Atlas.ti. El uso de estas herramientas se implementó con miras a organizar, codificar, sistematizar la información y confrontar los conceptos con las categorías.¹⁵³

Con respecto a las entrevistas semiestructuradas y las conversaciones exploratorias desarrolladas, se consideró necesario comentar dos aspectos relacionados con la ética en la investigación social. El primero se refirió al inquebrantable respeto por la confidencialidad del entrevistado, mientras que el segundo aspecto trató de los riesgos que corre el investigador social al acercarse directamente a lo concreto. Para cuidar debidamente la confidencialidad, pues así lo prefirió la mayoría de los participantes por diferentes razones, se blindaron sus identidades como las ubicaciones (anonimato) y en ningún momento se hizo público o dijo alguna clase de contenido que pusiera en riesgo a los informantes. Esto pudo corroborarse ya que en los cuestionarios se colocó una leyenda, o bien se comentó durante las entrevistas, sobre que la información recabada era confidencial y para fines meramente académicos, es decir, los datos se ocuparon para enriquecer el contenido de esta tesis, pero nunca para hacer uso indebido de estos.¹⁵⁴

Con respecto al segundo punto, durante todo el proceso de la entrevista, ya fuera a grupos vulnerables como a grupos con menor vulnerabilidad, la primera responsabilidad del investigador fue garantizar el bienestar de los participantes. Esta investigación optó por personajes clave cuya vulnerabilidad pudo considerarse menor, por lo cual el entrevistador

¹⁵¹ Piovani. «La entrevista en...», pp. 220-223.

¹⁵² Véanse Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”, “Apéndice 2. Conversaciones exploratorias”, “Apéndice 3. Cuestionarios de preguntas según el personaje clave” y “Apéndice 4. Guion de conversaciones exploratorias”.

¹⁵³ Borda y otros. «Estrategia para el...» 109 p.; Strauss y Corbin. *Bases de la...*; Cisneros. «Análisis cualitativo asistido...», pp. 286-313; Cisneros, Jara y Ballesteros. «Produciendo datos en...», pp. 87-116; Lopezosa. «Entrevistas semiestructuradas con...», pp. 88-97.

¹⁵⁴ Vera. «Lessons from Refugees...», pp. 247-253; Meneses y Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y...*, pp. 50-51; Meo. «Consentimiento informado, anonimato y confidencialidad...», pp. 1-30.

no se encontró en una condición de igualdad con los entrevistados. Una vez concluidas las entrevistas, se procedió con suma cautela durante el procesamiento e interpretación de la información debido a dos cuestiones: i) la necesidad de respetar y cuidar exhaustivamente la información compartida por los participantes y ii) al no exponer cosas innecesarias fue posible dejar las puertas abiertas para próximas investigaciones. Las entrevistas se entendieron como una cuestión de negociación y reciprocidad, pues el entrevistador siempre cuidó al entrevistado y este último depositó su confianza en el investigador social.¹⁵⁵

¹⁵⁵ *Ídem.*

Capítulo III. Primer plano de estudio: procedencia del “éxito” automotriz en México y su relación con la empresa General Motors de México

Y en efecto, sabemos bien que es imposible pensar sin palabras: al margen o antes de la palabra pudo muy bien haber representaciones o imágenes de las cosas, pero no hubo pensamientos. El pensamiento vive y se desarrolla solamente con la palabra. Pensar es, pues, hablar mentalmente consigo mismo. Pero toda conversación supone al menos dos personas, la una sois vosotros, ¿quién es la otra? Es todo el mundo humano que conocéis.

Mijaíl Bakunin¹⁵⁶

La gratitud es una flor de servilismo; el libertario la rechaza porque tienen olores de ergástula. La admiración que es una gran reclutadora de rebaños, ayuda a la gratitud, que es una gran forjadora de cadenas, a perpetuar los yugos. Los pueblos no deben gratitud a sus libertadores como no deben amor a sus tiranos.

Práxedis G. Guerrero¹⁵⁷

El propósito de este capítulo fue representar de manera coherente en la historia la totalidad rearticulada de la realidad en movimiento. Para explicar cómo y por qué ha ocurrido el proceso de la relocalización productiva, se acomodaron los factores y agentes más relevantes —tanto en el nivel nacional como en el nivel internacional— que han participado en el establecimiento y desarrollo de la IAM. Aunque ya se adelantaron en capítulos previos las dos líneas histórico-paralelas (la dimensión política y la dimensión empresarial) en las que se acondicionaron estos múltiples elementos, se consideró crucial ahondar en esto. De no abordar cómo se estructuraron los sucesos, difícilmente pueda comprenderse que la relocalización productiva ha sido un proceso histórico y político de mediana duración, que, a su vez, se ha encontrado en la misma dirección de la larga duración expresada, desde hace siglos, en las tendencias del capital.¹⁵⁸

Este capítulo pretendió representar, como parte del primer plano en que se propuso estudiar el proceso de la relocalización productiva, la complicada relación que han sostenido, por una parte, el Estado mexicano y, por el otro lado, la empresa GMM durante el establecimiento y desarrollo de la IAM, bajo una relación que ha rondado entre la rivalidad y la colusión. Se estuvo plenamente consciente de que hablar sobre la industria automotriz, no solo en México, fue referirse a una industria de escala global. Empero, si bien esta industria ha sido compatible con procesos de larga duración como las tendencias del capital, esta tesis postuló que, para que una empresa localice o traslade su producción, ha sido necesario que el país anfitrión tuviera una serie de características específicas. Es decir, para que se gestara el proceso de la relocalización productiva, ha resultado crucial que acaezca lo que Peter Dicken¹⁵⁹ denominó *los torneos de ubicación*. Con respecto a estos torneos de ubicación, aunque la industria automotriz ha sido una actividad productiva claramente global, ha sido el Estado, en este caso el mexicano, el que ha ejercido —mediante el gobierno— funciones que fueron más allá del tema regulatorio y aquí ha descansado su papel

¹⁵⁶ Mijaíl Bakunin. *Dios y el Estado*. Barcelona: Diario Público, 2009. p. 163.

¹⁵⁷ Práxedis G. Guerrero. *Artículos de combate*. México: Editorial Redez, 2013. p. 43.

¹⁵⁸ Enrique de la Garza Toledo. «Grounded theory. Cantidad, calidad y comprensión de significados.» Garza Toledo, Enrique de la y Gustavo Leyva (eds.). *Tratado de metodología de las ciencias sociales. Perspectivas actuales*. México: FCE, UAM-Iztapalapa, 2012. p. 412; Braudel. «La larga duración...», pp. 60-106; Gamboa. «Fernand Braudel y...», pp. 33-45.

¹⁵⁹ Se agradecen y reconocen las valiosas observaciones que Guillermo Olivera compartió con este proyecto.

predominante. Sus atribuciones se han hallado en sus aparatos educativos, en la construcción de infraestructura, en el mantenimiento de la estabilidad laboral, en materia fiscal, en dictar el contenido local que debían contener los componentes o, bien, con la firma de tratados comerciales en la búsqueda por regionalizar las redes de producción. A pesar de que en algunos países las relaciones entre las empresas y el Estado han variado, se subraya no solo el carácter de clase de este último, sino también —parafraseando a Dicken— que este ha funcionado como catalizador o como el campo donde se ha cohesionado una formación social. El tema del predominio del Estado en la industria automotriz ha podido encontrarse en otros países como Estados Unidos (por ejemplo, el rescate del año 2008), Francia, Japón, Corea del Sur o China.¹⁶⁰

La necesidad de ubicar el carácter global que ha distinguido a la industria automotriz yace en que así como han podido verse funciones similares desempeñadas por el Estado en la industria automotriz en México o en los otros países previamente mencionados, de igual forma se ha observado cierta semejanza con la que acaecieron otros acontecimientos macroeconómicos en estos mismos, aunque nunca bajo idénticas condiciones. Por ejemplo, el empate de la crisis generalizada en la década de los 70-80 con la posterior reestructuración productiva planteó no solo cambios en el ámbito tecnológico y productivo a nivel planetario (del fordismo al toyotismo), a su vez produjo importantes transformaciones de carácter geográfico con la reconfiguración espacial de la producción. La razón de mencionar las similitudes globales no solo en cuanto a las funciones del Estado sino también en el tema productivo, obedeció a que esta tesis nunca minimizó el carácter global de esta industria o de la misma relocalización productiva como un efecto relacionado con las tendencias del capital internacional. Sin embargo, el objetivo de esta investigación se concentró en explicar cómo y por qué ha ocurrido el proceso de la relocalización productiva a partir de un caso delimitado en una formación social específica.¹⁶¹

Por lo tanto, para acomodar los agentes y factores más relevantes de la IAM, la actual investigación propuso ubicar estas dos dimensiones en las tres etapas del desarrollo de la IAM. A continuación se despliega este acomodo.

¹⁶⁰ Peter Dicken. «The uneasy relationship between TNCs and States: dynamics of conflict and collaboration.» Dicken, Peter. *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. Estados Unidos de América: The Guilford Press, 2011. pp. 221-239; Dicken. «The State Really...», pp. 169-220; Dicken. «Wheels of change...», pp. 332-366; Ann Oberhauser. «Social and Spatial Patterns under Fordism and Flexible Accumulation.» *Antipode*, vol. 22, (mayo 2006): pp. 211-232; Koji Matsuhashi y Kolchi Togashi. «Locational Dynamics and Spatial Structures in the Japanese Manufacturing Industries: A Review on the Japanese Industrial Restructuring Process of Leading Sectors.» *Geographical Review of Japan*, vol. 61 (Ser. B). No. 1, (1988): pp. 174-189; Ann Markusen y Sam Ock Park. «The State as Industrial Locator and District Builder: The Case of Changwon, South Korea.» *Economic Geography*, vol. 69. No. 2, (abril 1993): pp. 157-181; Enrique de la Garza Toledo. *Reestructuración productiva y respuesta sindical en México*. México: UNAM, UAM-Iztapalapa, 1993; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 59, 152-175; Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 43-47, 241-244; Mauricio Soto Rodríguez. «La industria automotriz en China: competitividad y perspectiva en el comercio internacional.» *Orientando Temas de Asia Oriental, Sociedad, Cultura y Economía*, año 11, no. 21, (octubre 2020-marzo 2021): 33 p.

¹⁶¹ Oberhauser. «Social and Spatial...», pp. 211-232; Matsuhashi y Togashi. «Locational Dynamics and...», pp. 174-189; Markusen y Ock. «The State as...», pp. 157-181; Garza. *Reestructuración productiva y...*; Maximiliano Zuccarino. «Modelos estadounidense-fordista y japones-toyotista: ¿Dos formas de organización productiva contrapuestas? Un estudio de caso: trabajadores bolivianos afiliados a la Federación Obrera Local (FOL) en la primera mitad del siglo XX.» *Historia Caribe*, vol. VII. No. 21, (julio-diciembre 2012): pp. 197-215; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 109-168.

3.1 Etapas del desarrollo de la Industria Automotriz en México

Acomodar en la historia los agentes y factores que han participado durante el establecimiento y desarrollo de la IAM, de la GMM y del proceso de la relocalización productiva, conllevó retomar esa frase de Fernand Braudel sobre que “ningún estudio social escapa al tiempo de la historia”.¹⁶² Esta investigación no pretendió desarrollar una *historia inconsciente* a través de cortes o fechas arbitrarias, sino de mediana duración, en la cual las etapas propuestas no se concibieron como puntos inmóviles en un sentido de sincronía y diacronía.¹⁶³

Apelar por el tiempo de la historia fue concebir que estas etapas del desarrollo han respondido a la misma irreversibilidad del tiempo, en donde estas, a su vez, conformaron bifurcaciones que rompieron con lo que podría concebirse como una historia inmóvil o en equilibrio. Por ejemplo, el Estado mexicano como la empresa GMM nunca se comprendieron como elementos inactivos en la historia, ya que respondieron a la irreversibilidad del tiempo que se manifestó tanto en las tendencias del capital internacional como en el cambio de las atribuciones y capacidades del Estado mexicano, a través del gobierno.¹⁶⁴

Previo a exponer las etapas del desarrollo de la IAM, es menester explicar, con apoyo de Braudel y de Norbert Elias, qué entendió este proyecto por etapa y, posteriormente, por desarrollo. Ante lo mencionado sobre la duración y la irreversibilidad del tiempo, se subraya que esta tesis concibió que el transcurso del tiempo nunca ha ocurrido de manera lineal. El tiempo de la historia, más que en línea recta, se ha efectuado en una suerte de *zigzagueo*, debido a los múltiples agentes y factores que han participado en la IAM y en el proceso global de la relocalización productiva. En resumen, se ocupó el término *etapa* como un instrumento de determinación en el transcurso ininterrumpido del tiempo.¹⁶⁵

Al dividir en tres etapas el desarrollo de la IAM, estas han funcionado como determinaciones del tiempo o, según Elias, como “aspectos del flujo continuo de acontecimientos”¹⁶⁶, en los que cada etapa fijó o ancló algún hito o bifurcación en lapsos de tiempo que, en vista de su carácter como determinaciones o síntesis de varias secuencias en el flujo del tiempo, posibilitaron su comprensión como instrumentos en los que fue posible fijar o anclar posiciones o intervalos de tiempo comparables.¹⁶⁷

En cuanto al término *desarrollo*, este trabajo no entendió por esto un sinónimo de progreso o, en un sentido moral, algo que transcurrió de lo peor a lo mejor o de lo antiguo a lo nuevo. Se ocupó este término para explicar el funcionamiento de cada una de estas determinaciones o etapas. Se entendieron las etapas del desarrollo no como el progreso de lo peor a lo mejor o viceversa, sino como determinaciones que han sintetizado múltiples acontecimientos que, en ese flujo del tiempo entre cada una de las etapas, permitieron

¹⁶² Braudel. «La larga duración...», p. 82.

¹⁶³ Braudel. «La larga duración...», pp. 60-99; Gamboa. «Fernand Braudel y...», pp. 33-45.

¹⁶⁴ Braudel. «La larga duración...», pp. 60-99; Gamboa. «Fernand Braudel y...», pp. 33-45; Prigogine. *El nacimiento del...*, pp. 49-50, 53-54.

¹⁶⁵ Elias. *Sobre el tiempo...*, pp. 53-135. Aguilar. «Historia básica de...», p. 18.

¹⁶⁶ Elias. *Sobre el tiempo...*, p. 82.

¹⁶⁷ *Op., cit.*

rearticular un uso práctico fijo, en este caso desde la formación social mexicana, aunque en movimiento. Este proceso ininterrumpido del tiempo en un espacio y del espacio en el tiempo, se ha gestado a través de un movimiento en zigzag, el cual —para el estudio de caso— compete al Estado mexicano, a la empresa GMM y a su Complejo en Villa de Reyes, San Luis Potosí, México.¹⁶⁸

Estas etapas permitieron comparar cómo han acaecido los sucesos, ya que cada una de las dos líneas histórico-paralelas se ha desenvuelto continuamente y esto mismo posibilitó su análisis. Lo que se buscó explicar con la conjugación de estas dos dimensiones en las etapas del desarrollo de la IAM fue, por un lado, esta relación de rivalidad y colusión entre el Estado mexicano y la GMM y, por el otro lado, mediante el análisis de ambas dimensiones fue posible explicar cómo y por qué ha ocurrido el proceso de la relocalización productiva.¹⁶⁹

Las etapas fueron construidas con base en la bibliografía consultada, así como con apoyo de la información recabada durante el proceso de investigación. Si bien existen otras periodizaciones académicas en las cuales han variado las temporalidades según los cambios que ha sufrido la IAM¹⁷⁰, para fines de esta tesis se propusieron tres etapas del desarrollo, de las cuales se colocó especial interés en la última, puesto que permitió ahondar en la relocalización productiva. Las etapas propuestas se establecieron de la siguiente forma: la primera etapa inició en 1925 y culminó en 1977; la segunda etapa fue de 1977 a 1993, y la tercera etapa comenzó en 1993, con la firma del TLCAN, hasta 2019 con la revisión del Tratado y su transformación a T-MEC. La última etapa se dividió en dos fases, la primera abarcó de 1993 al 2008 y la segunda (donde se situó el estudio de caso) del 2008 al 2019.¹⁷¹

Este capítulo se dividió en dos secciones. En la primera se profundizó sobre el desarrollo de la empresa GM, mientras que en la segunda se presentó, como reflexión *analítico-contextual*, esta concatenación entre las tres etapas del desarrollo de la IAM con las dos dimensiones histórico-paralelas.

Sección I

3.2 General Motors

Si bien la GM tuvo una fecha de nacimiento bien marcada en 1908, el objetivo de esta sección no fue recorrer la evolución en el tiempo de esta empresa en Estados Unidos, sino relacionar las repercusiones que tuvieron sobre esta tanto los cambios tecnológicos (sobre los procesos de trabajo y los modelos productivos) como la reconfiguración del mercado.¹⁷²

¹⁶⁸ *Op., cit.*, pp. 105-137.

¹⁶⁹ *Ibid.*, pp. 179-208.

¹⁷⁰ Véase nota 8.

¹⁷¹ Tenorio. *La opinión pública...*; Dussel y otros. «La renegociación del...», pp. 3-78; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 209-246.

¹⁷² Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 27-64; María del Carmen López Sánchez. *La Evolución Estratégica de la Industria Automotriz Mundial (Tesis que para obtener el grado de Maestra en Administración de Empresas con especialidad en Negocios Internacionales)*. México: Universidad de las Américas Puebla, 2005. pp. 34-62; Karina Montserrat Fiesco Ortiz. *Evaluación de comportamientos de Liderazgo para la administración de Talento en General Motors (Tesis que para obtener el grado de Maestra en Dirección del Capital Humano)*. México: Universidad Panamericana, 2013. p. 2.

En torno a los cambios tecnológicos destacaron la paulatina transición entre diferentes modelos productivos, primero del modelo artesanal al fordismo; después del fordismo hacia el toyotismo con la *lean production*, y, finalmente, con su arribo al sistema modular. En torno a la reconfiguración del mercado, esta tuvo cabida debido a procesos coyunturales macroeconómicos de la época (la Segunda Guerra Mundial o la Crisis del Petróleo, por ejemplo), pero, sobre todo, al éxito asiático por su adecuada lectura sobre cómo reducir costos, aumentar la calidad y multiplicar las ganancias. El modelo japonés, al contrario del estadounidense que se basaba en la planta integrada, desembocó —a finales de los 70 y en plena reestructuración productiva— en la fragmentación del proceso productivo a través de la subcontratación en niveles de proveeduría (*Tier* 0.5, 1, 2, 3, 4), que se miden según el valor agregado que adhieren a la cadena de valor. Estos elementos permitieron observar que estas transformaciones tecnológicas y geográficas no han sido ajenas a la empresa GM y a sus filiales, dado que estos factores externos estuvieron interconectados con la industria terminal, con la industria de las autopartes y, en gran medida, con los territorios donde se ha establecido esta misma. En resumen, la industria automotriz ha funcionado como una red/cadena global de producción, en la cual ha existido una fuerte vinculación entre los procesos productivos.¹⁷³

Se pretendió mostrar cómo los movimientos de la industria automotriz en el nivel global tuvieron repercusiones directas e indirectas sobre las etapas del desarrollo de la IAM. Gracias al uso del tiempo de la historia se comprendió el proceso de la relocalización productiva no como un suceso que inició o terminó en una fecha específica, sino como aquel que ha conjugado elementos de la misma crisis del 2008 con otros procesos que comenzaron desde la década de los 70. Por lo tanto, la historia de la industria automotriz internacional ha estado relacionada con la historia de la empresa GM y, desde luego, estas dos con la de sus filiales en México.

3.2.1 General Motors y la industria automotriz mundial

General Motors Company fue fundada el 15 de septiembre de 1908 por William Durant en Estados Unidos, durante los albores del modelo productivo del fordismo que, a diferencia de la producción artesanal que se realizaba en pequeños talleres donde las unidades fabricadas eran escasas, los costos muy elevados y la calidad mínima, se basó en la fabricación en masa de productos estandarizados por medio de la línea de montaje. La producción en masa de un modelo único no solo abarató los costos, sino que incrementó exponencialmente la demanda. Para 1920, el mercado estaba controlado por las *Tres Grandes de Estados Unidos*: Ford, GM y Chrysler. En ese mismo año, Ford alcanzó la producción de dos millones de autos —esta pudo lograrse en México hasta mediados de la primera década del siglo XXI, pero dicha cantidad fue el total de la producción de todas las armadoras establecidas en el país— lo que redujo aún más los precios. En 1915, tras la mala gestión de Durant a la cabeza de GM, la

¹⁷³ Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 27-64; López. *La Evolución Estratégica...*, pp. 34-62.

presidencia fue tomada por Alfred Sloan. Este personaje unificó el modelo fordista¹⁷⁴ con su habilidad administrativa, lo que permitió que la misma línea de montaje terminara con la rigidez de fabricar un solo tipo de auto, e introdujo una gran cartera de productos según los gustos y el poder adquisitivo de los clientes. A su vez, los autos comenzaron a tener algunos componentes como la transmisión automática y el aire acondicionado, sin olvidar que la calidad de los vehículos era regularmente buena.¹⁷⁵

Un segundo momento de vital importancia fue después de la Segunda Guerra Mundial y en plena Crisis del Petróleo, cuando Eiji Toyoda y Taiichi Ohno, de la empresa Toyota, llevaron a cabo un novedoso modelo productivo conocido como la *lean production*. La base de este modelo ha sido reducir los costos, pero sobre todo se ha basado en la *comunicación* tanto al interior de los equipos de trabajadores polivalentes con su respectivo líder (aquellos que se encuentran en la línea de producción), como con los proveedores. La comunicación ha sido esencial, por una parte, para generar valor agregado y, por la otra, para detectar y eliminar errores durante el proceso de la producción, cosa que propició lo que se ha denominado *calidad total*. A diferencia de la planta integrada fordista, la planta toyotista repartió responsabilidades con sus trabajadores y con los proveedores (subcontratistas), en donde se redujeron costos gracias a los mejoramientos en la organización, ya que la producción, al basarse en las necesidades del mercado (producción flexible), propició la reducción del inventario y la aplicación del *Just in Time* (cantidad y calidad de componentes en el momento exacto para su ensamble). Si bien el tema tecnológico ha sido significativo, se consideró que los puntos más importantes sobre el toyotismo fueron la comunicación y la distribución de responsabilidades y la generación de contratos largos con sus proveedores y subcontratistas. Estos puntos garantizaron las mejoras continuas y establecieron relaciones estables entre las empresas terminales, los trabajadores y los proveedores.¹⁷⁶

A raíz del modelo japonés, en Estados Unidos se llevaron a cabo importantes cambios tanto en el tema administrativo como en el productivo. En esta ocasión, Chrysler fue la empresa que planteó a los proveedores una transformación total en el rumbo automotriz. A cambio de aplicar la *lean production*, propuso el establecimiento de contratos largos con las subcontratistas. Esto significó la distribución de responsabilidades y actividades productivas (esta reestructuración fomentó el uso del *outsourcing* y generó los diferentes niveles de proveeduría o *Tier 's*) como la fabricación de subsistemas y módulos (véase figura uno). En 1983, GM formó una empresa conjunta con Toyota en Fremont, California y se efectuó bajo la presidencia de Roger Smith, quien estipuló que la competencia era, principalmente, contra las armadoras japonesas. El cambio de rumbo aceleró en Estados Unidos el tema de la

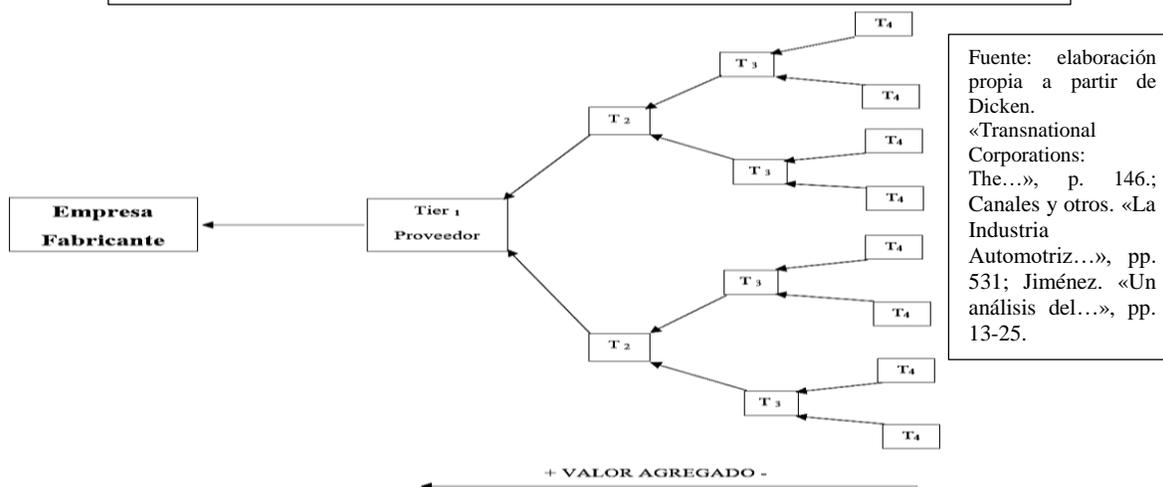
¹⁷⁴ Sobre el modelo fordista véanse Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 27-29; González. *Flexibilidad laboral en...*; Turner. «La industria automovilística...», pp. 495-505.

¹⁷⁵ Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 27-29, 79; Contreras y otros. *El impacto fiscal...*, pp. 44-45; López. *La Evolución Estratégica...*, pp. 34-42; González. *Flexibilidad laboral en...*; Fiesco. *Evaluación de comportamientos...*, p. 2.

¹⁷⁶ Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, p. 32; González. *Flexibilidad laboral en...*; Turner. «La industria automovilística...», pp. 495-505; López. *La Evolución Estratégica...*, pp. 42-48; Álvarez. «El toyotismo como...», pp. 181-201; Matsushita y Togashi. «Locational Dynamics and...», pp. 174-189.

planeación estratégica y se discutió el punto de situar —o relocalizar— la producción en localidades que reportaban ventajas comparativas y competitivas. Este elemento abrió el camino para la siguiente generación de plantas en Estados Unidos y en algunas de sus filiales, pues, producto de esta reestructuración, en la década de los 90 no solo se implementó la *lean production*, sino también se presentó el *sistema modular*.¹⁷⁷

Figura 1. Red de redes entre empresas proveedoras (subcontratistas) por cantidad de valor agregado



Fuente: elaboración propia a partir de Dicken. «Transnational Corporations: The...», p. 146.; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 531; Jiménez. «Un análisis del...», pp. 13-25.

La producción modular ha permitido ocupar plataformas para coordinar y adaptar la producción según la demanda del mercado. A su vez, este modelo ha requerido de una enorme red de proveedores que escalaron el enfoque local de la producción, dado que ha necesitado de la coordinación regional y global. Además, bajo este modelo las empresas terminales han realizado menores funciones ya que han delegado más actividades a sus proveedores. Literalmente, los trabajadores se han dedicado a ensamblar los módulos que llegaban de las empresas subcontratadas. Para vislumbrar la importancia de los proveedores en el sistema modular, según Yolanda Carbajal Suárez, en los últimos años, han sido las empresas subcontratistas las que han generado 75 por ciento del valor del vehículo, mientras que las empresas terminales se han encargado del diseño y venta de la marca. Como consecuencia de este modelo fue que las empresas proveedoras se han establecido al lado (aglomeración espacial) o, incluso, al interior de las empresas terminales. A pesar de que el sistema modular ha tenido importantes avances en las empresas norteamericanas, la supremacía de Toyota se ha cristalizado en dos elementos: la comunicación y la generación de relaciones duraderas entre empresas terminales, trabajadores y proveedores. Por su parte, las empresas norteamericanas habían sostenido relaciones un tanto conflictivas y de menor

¹⁷⁷ Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 29-32; González. *Flexibilidad laboral en...*; Turner. «La industria automovilística...», pp. 495-505; López. *La Evolución Estratégica...*, pp. 49-50; Contreras y otros. *El impacto fiscal...*, p. 60; Oberhauser. «Social and Spatial...», pp. 211-232; Garza. *Reestructuración productiva y...*, pp. 97-102; Christian Jaramillo. *Proyecto e implementación de una Estación de Verificación de Calidad bajo los parámetros del Sistema Global de Manufactura de General Motors para el proveedor local de Chasis (Proyecto de Grado de la Carrera de Ingeniería Automotriz)*. Ecuador: Escuela Politécnica del Ejército, 2006. pp. 8-72.

duración con sus proveedores, pero, al final, comprendieron que han sido estos últimos quienes han asumido las consecuencias negativas del mercado.¹⁷⁸

Otro punto que ha diferenciado el modelo toyotista del sistema modular fue el de los círculos de calidad. En el modelo japonés ha existido una revisión continua durante el proceso de producción, ya que la responsabilidad ha recaído sobre los proveedores y los trabajadores y se ha sustentado en una relación a largo plazo, lo que se tradujo en incentivos para que las empresas subcontratistas invirtieran en equipo y mano de obra. En Estados Unidos, para cumplir con los estándares de calidad, las empresas productoras han impulsado programas como el ISO-9000, en 1994 el QS-9000¹⁷⁹ (*Quality System* por sus siglas en inglés) o el Sistema Global de Manufactura (como el aprendizaje que GM desarrolló con los japoneses en la década de los 80 tras la implementación de la *lean production* y del sistema modular) que ha funcionado como una herramienta para mejorar los procesos de todas las plantas que GM haya abierto a partir de la implementación de cinco principios: mejora continua, involucramiento con la gente, estandarización de los procesos, calidad y tiempos cortos de respuesta. Los programas ISO o QS han brindado a las empresas proveedoras las certificaciones correspondientes, de lo contrario se han visto imposibilitadas en negociar pedidos o contratos. El punto de las certificaciones en la calidad se ha relacionado con otro elemento que fue desarrollándose paulatinamente en la industria automotriz internacional. Este elemento fue el de las nuevas tecnologías y modelos acorde con las necesidades de la población y los requerimientos por parte de los gobiernos locales, ya que los vehículos han tenido que contar con ciertas medidas de seguridad para el usuario, así como tecnología responsable en el cuidado del medio ambiente. En Estados Unidos, aunque GM se ha enfocado en la última década a reducir las emisiones de ruido y contaminantes, esta se ha quedado atrasada en comparación con Toyota. Esta última, debido a su importante inversión en I&D, se ha establecido como líder en la implementación de tecnologías híbridas y en la fabricación de autos eléctricos (a base de litio) y de hidrógeno. Por ejemplo, Toyota contaba con automóviles en cada una de estas gamas: el Prius (modelo híbrido que comenzó a venderse en 1997), el Lexus (modelo eléctrico que comenzó a venderse en 2009) y el Fine S (modelo híbrido mitad eléctrico y mitad hidrógeno que inició su comercialización en 2003).

¹⁷⁸ Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 32-37; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 255-276; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 109-168; Sotelo. «Crisis y transformación...», pp. 53-56; Dicken. «Tangled webs: unravelling...», pp. 69-73.

¹⁷⁹ Con respecto a los certificados de calidad, es importante conocer la norma Core Tools/QS/ ISO/16949, ya que ha sido impulsada por las empresas Chrysler, Ford y General Motors. Véanse Anexo, "Apéndice 1. Relación de las entrevistas"; ITCL. «Herramientas de calidad: Core Tools (APQP, AMFE NUEVO AIAG/VDA, AMFE INVERSO, MSA, SPC, PPAP).» 30 de enero de 2020. *ITCL*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <[https://itcl.es/sistemas-calidad/core-tools/#:~:text=DESCRIPCION,%20FMEA%20SPC%20y%20MSA.&text=Estas%20herramientas%20son%20un%20requisito,especificacion%20de%20ISO%2016949.](https://itcl.es/sistemas-calidad/core-tools/#:~:text=DESCRIPCION,%20FMEA%20SPC%20y%20MSA.&text=Estas%20herramientas%20son%20un%20requisito,especificacion%20de%20ISO%2016949.;)>; Admin. «Relación entre Core Tools e ISO/TS 16949.» 12 de noviembre de 2012. *SPCconsulting group*. Recuperado el 12 de marzo de 2021. <<https://spcgroup.com.mx/relacion-entre-core-tools-e-isots-16949/>>; Requisitos del Sistema de la calidad. «QS-9000 Tercera Edición.» marzo de 1998. *Requisitos del Sistema de la calidad*. Recuperado el 12 de marzo de 2021. <<http://www.qsi-meta.com/Web/BIBLIOTECA/QS9000.htm>>; Minerva Catalina Puente Valdivia. *Certificación de las Normas ISO-9000 Aplicado a la industria manufacturera del ramo de la electrónica (Tesis que para obtener el grado de Maestra en Ciencias de la Administración con Especialidad en Producción y Calidad)*. México: Universidad Autónoma de Nuevo León, 1999.

Si bien GM tenía algunos modelos híbridos, fue claro que la empresa japonesa llevaba a las *Tres Grandes* una ventaja importante.¹⁸⁰

Durante la primera década del siglo XXI, aconteció un suceso coyuntural debido a la Gran Recesión Inmobiliaria en Estados Unidos, así como a los enérgicos cambios tecnológicos que desembocaron en la reconfiguración geográfica de la industria automotriz global. Estos sucesos marcaron el estado actual de esta industria en el mundo con el relevo de las *Tres Grandes* por las japonesas y con la entrada de nuevos competidores como China e India, así como por las duras consecuencias sobre GM. Este complejo escenario fue la crisis de los Estados Unidos en el 2008, cuyas secuelas propiciaron la caída en las ventas de autos y esto se reflejó fuertemente en algunas empresas, países y regiones. Entre las empresas que resintieron más los impactos de la crisis, se encontraron las *Tres Grandes* y, por consecuencia, esto trascendió sobre la región económica de lo que era el TLCAN. Durante la crisis, al interior de la región del TLCAN, Chrysler detuvo todas sus actividades, GM canceló la producción en 16 de sus 23 plantas y Ford cerró 12 de sus 19 plantas.¹⁸¹

Es necesario remarcar que estos catastróficos sucesos evidenciaron algunos problemas que venían arrastrando las empresas automotrices estadounidenses desde unos años atrás, pero también demostraron la necesidad de un cambio urgente en la estructura del automóvil. Entre algunos de los problemas que GM venía arrastrando se encontraron puntualmente dos. El primer punto se relacionó con problemas administrativos como los altos costos por los onerosos sueldos de algunos directivos, por algunas concesiones a sus sindicatos en Estados Unidos y Canadá y por una acumulación de cuatro años seguidos (del 2005 al 2008) en pérdidas fiscales millonarias (más de 81 mil millones de dólares). El segundo punto — eminentemente relacionado con el productivo — se refirió a la mala lectura por parte de la empresa para transformar sus modelos y marcas de acuerdo con las demandas del mercado y las exigencias de la industria automotriz internacional.¹⁸²

Como consecuencia de la crisis — tras recibir asesoría del gobierno en turno del presidente Barack Obama —, Chrysler y GM se declararon en bancarrota (GM se declaró en quiebra el primero de junio de 2009) y apelaron por el capítulo 11 de la Ley de Quiebras. Como respuesta, para Chrysler el resultado desembocó en un resolutive de la Corte de Estados Unidos, que autorizó la participación de la empresa FIAT y la propiedad quedó estipulada en cuatro partes: FIAT 20 por ciento — con posibilidad de adquirir hasta 35 por ciento —, 10 por ciento el gobierno de Estados Unidos, 10 por ciento el gobierno de Canadá y 55 por ciento la gestión sindical. Para la empresa GM, en julio de 2009, la Corte de Nueva

¹⁸⁰ Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 32-44; López. *La Evolución Estratégica...*, pp. 45-65; Jaramillo. *Proyecto e implementación...*, pp. 8-72. Esta brecha en cuanto a las empresas con mayor inversión en I&D puede corroborarse en Moisés Braulio García Martínez; José Luis Solleiro Rebolledo; Rosario Castañón Ibarra; Carlos Maynor Salinas Santano; Ángel David Guillén Valencia; Sandra Berenice Hernández Chávez; Laura Elena Martínez Salvador, y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz*. México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP), 2020. pp. 31-80.

¹⁸¹ Juárez. «La crisis de...», pp. 67-122; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 44-64. Para un estudio en profundidad sobre el caso de la Industria Automotriz en China véase Soto. «La industria automotriz...».

¹⁸² *Ídem*.

York autorizó la reestructuración de la empresa bajo los siguientes parámetros con respecto al tema de la propiedad: a cambio de un financiamiento por 60 mil millones de dólares por parte del Departamento del Tesoro de Estados Unidos, el gobierno norteamericano se convirtió en el propietario de 61 por ciento de la empresa, el gobierno de Canadá —gracias a su financiamiento— obtuvo 12 por ciento, aquellos que contaban con bonos de GM con 10 por ciento y el sindicato norteamericano con 17 por ciento de las acciones.¹⁸³

El rescate de la empresa GM se dio como una de las funciones políticas y económicas que el Estado norteamericano, por medio del gobierno, llevó a cabo tras convertirse en el propietario de 61 por ciento de las acciones. Empero, para acceder a estos recursos, GM tuvo que llevar a cabo, bajo la presidencia de Rick Wagoner, un Plan de Reestructuración mediante el cual la *nueva empresa o NewCo* se comprometió a generar un nuevo portafolio de vehículos más eficientes en su consumo de gasolina y a reducir costos en la producción. Recuérdese que, a diferencia de la empresa Toyota cuya apuesta ha sido por los autos pequeños y la producción de vehículos híbridos, las Tres Grandes se centraron en comercializar vehículos de mayor tamaño, gran cilindraje y mucho consumo de gasolina. Otro punto importante del Plan fue que la empresa se comprometió a invertir en el tema de la tecnología al mejorar el consumo del combustible y la seguridad del vehículo. Desde el año 2000, GM comenzó a implementar la red de seguridad y soporte OnStar que ha proporcionado asistencia 24/7 en caso de accidentes y, mediante el teléfono móvil y una aplicación virtual, ha podido verificarse el estado del automóvil. A su vez, se comprometió a comprimir el número de sus marcas, lo que llevó a la empresa a reducir sus activos en Europa o cancelar definitivamente marcas como fueron Pontiac, Hummer, Saab y Saturn.¹⁸⁴

Para el año 2013, el Departamento del Tesoro de Estados Unidos vendió las últimas acciones que tenía del corporativo. Hasta el momento en que se escribió esta tesis GM tenía su sede en Detroit, Michigan; en Estados Unidos contaba con 85 700 empleados, de los cuales 49 por ciento estaba sindicalizado, y, desde el año 2014 hasta la actualidad, su presidenta ha sido Mary T. Barra. En el nivel global tenía un aproximado de 155 000 empleados repartidos en seis continentes y 22 husos horarios. Asimismo, contaba con un total de 11 marcas: Chevrolet, Buick, GMC, Cadillac, OnStar, Brightdrop (logística), ACDelco (partes y

¹⁸³ Juárez. «La crisis de...», pp. 67-122; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 44-64; Dicken. «Wheels of change...», pp. 332-366.

¹⁸⁴ Juárez. «La crisis de...», pp. 67-122; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 44-64; Dicken. «Wheels of change...», pp. 332-366; René Arenas Rosales, Karla Ericka Vera Sanjuán y Elizabeth Soto Bustos. «La caída del imperio automotriz estadounidense.» *Espacios Públicos*, vol. 13. No. 27, (2010): pp. 96-112; Forbes Staff. «El verdadero plan de rescate de General Motors.» 27 de enero de 2014. *Forbes*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.forbes.com.mx/el-verdadero-plan-de-rescate-de-general-motors/>>; Javier Navarro. «Cómo fue el rescate a General Motors.» 21 de agosto de 2014. *El Blog Salmón*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.elblogsalmon.com/empresas/como-fue-el-resate-a-general-motors/>>; El País. «GM anuncia el cierre de Hummer.» 24 de febrero de 2010. *El País*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <https://elpais.com/economia/2010/02/24/actualidad/1267000385_850215.html>; Javier Costas. «El Gobierno de EEUU ordenó acabar con Pontiac.» 29 de octubre de 2013. *Motorpasión*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.motorpasion.com/industria/el-gobierno-de-eeuu-ordeno-acabar-con-pontiac/>>; El País. «General Motors anuncia el fin de Pontiac y la reducción de su producción.» 27 de abril de 2009. *El País*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <https://elpais.com/economia/2009/04/27/actualidad/1240817580_850215.html>; OnStar. «Por qué OnStar.» s.f. *OnStar*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.onstar.com.mx/por-que-onstar/>>; OnStar. «Vehículos Nuevos.» s.f. *OnStar*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.onstar.com.mx/vehiculos-nuevos/>>; Chevrolet. «OnStar.» s.f. *Chevrolet*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.chevrolet.com.mx/onstar>>.

refacciones), GM Financiamiento (financiamiento y arrendamiento de vehículos pertenecientes a la empresa GM) y tres marcas de tecnología Periscope, Ultium y Vehicle Intelligence Platform. Los objetivos y la misión de la empresa, con base en los compromisos y cambios que llevó a cabo con el Plan, han continuado con la estrategia *Zero crashes, Zero emissions, Zero congestion*. La empresa ha apostado por cuatro tópicos para implementar esta visión y crear el auto del futuro. El primero fue el de la electrificación, es decir, mediante su plataforma Ultium Platform ha pretendido desarrollar un futuro que se base en la electricidad. El segundo se refirió al mejoramiento en la seguridad del vehículo a partir de su marca Periscope, la cual, con apoyo de la ciencia, ha buscado hacer proactiva, predictiva y preventiva la conducción. El tercero buscó la implementación del vehículo autónomo para evitar accidentes. El cuarto, denominado por GM como *citizenship*, planteó generar una empresa incluyente que promoviera la seguridad, la equidad y reducir el impacto ambiental en el mundo. La empresa ha propuesto, con base en su Plan de Carbono Neutral, luchar contra el cambio climático al impulsar el que todas sus operaciones globales fueran neutrales de carbono para el 2040. Asimismo, trazó el uso de energías renovables en todas sus operaciones en Estados Unidos para el 2030 y en el nivel global para el 2035.¹⁸⁵

Finalmente, en esta sección pudo apreciarse que GM no ha estado exenta de las tendencias tecnológicas y geográficas de la industria automotriz global. De hecho, esto también debería ser analizado para el caso mexicano, dado que, con base en las necesidades del mercado actual en este cambio hacia vehículos más eficientes y con fuertes flujos de inversión en los aspectos tecnológico, ambiental y de seguridad, quizás el tema de centrar la atención en países o regiones con bajos salarios, con modesta composición de la mano de obra y con menor capacidad local para producir valor agregado, podría menguar la ruta trazada hasta el momento por la industria automotriz internacional y propiciar una

¹⁸⁵ General Motors. «About Us.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-company/about-gm.html>>; General Motors. «Brands.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-brands/>>; General Motors. «Electrification.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/commitments/electrification.html>>; General Motors. «Vehicle Safety.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/commitments/vehicle-safety.html>>; General Motors. «Path to Autonomous.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/commitments/path-to-autonomous.html>>; General Motors. «Impact.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/citizenship/community-impact.html>>; General Motors. «GM in the US.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-company/us.html>>; General Motors. «Sustainability.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/citizenship/sustainability.html>>; General Motors. «Our Renewable Energy Journey.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-stories/sustainability/renewable-energy-sustainable-strategy.html>>; General Motors. «Leadership Team.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-company/leadership.html>>; General Motors. «Corporate Officers.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-company/leadership/corporate-officers.html>>; ACDelco Autopartes. «ACDelco en el tiempo.» s.f. *ACDelco Autopartes*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <<https://acdelco.mx/nuestra-historia/>>; General Motors de México. «GM presenta BrightDrop, un nuevo negocio que electrificará y mejorará la entrega de bienes y servicios.» 12 de enero de 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <<https://media.gm.com/media/mx/es/gm/home.detail.html/content/Pages/news/mx/es/2021/jan/01-12-2021-GM-presenta-brightdrop.html>>; GM Financiamiento. «Quiénes somos.» s.f. *GM Financiamiento*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <<https://www.gmfinanciamiento.com.mx/es-mx/inicio/quienes-somos.html>>; General Motors. «Flat, Stackable EV Batteries are the Winning Formula.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-stories/technology/flat-battery-stackable-ev.html>>; General Motors. «GM's Vehicle Intelligence Platform Enables Adoption of Future Technologies.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/masthead-story/digital-vehicle-platform.html>>; Notimex. «Departamento del Tesoro vende sus últimas acciones de General Motors.» 09 de diciembre de 2013. *El Financiero*. Recuperado el 21 de septiembre de 2021. <<https://www.elfinanciero.com.mx/archivo/departamento-del-tesoro-vende-sus-ultimas-acciones-de-general-motors/>>; EFE. «Ecuador vende las últimas acciones que tenía de General Motors tras el rescate del 2009.» 10 de diciembre de 2019. *Expansión.com*. Recuperado el 21 de septiembre de 2021. <<https://www.expansion.com/2013/12/10/empresas/industria/1386646547.html>>.

deslocalización y relocalización productiva en nuevos sitios como el caso de China. El hecho de retomar el caso chino se debe a que los cambios tecnológicos propiciados y alentados por su Estado, así como ocurrió con el caso de Japón cuando dejó atrás a los Estados Unidos y propició una reconfiguración del mercado en la década de los 80, han incentivado una nueva composición del vehículo (eléctrico/híbrido, autónomo, conectado e inteligente) y, por consecuencia, una nueva reestructuración de la geografía productiva automotriz.¹⁸⁶

Sección II

3.3 Imbricación de las etapas del desarrollo de la Industria Automotriz en México (reflexión analítico-contextual)

Para explicar la relocalización productiva se ha echado mano del tiempo de la historia, sin encasillar esta última en puntos inmóviles (diacrónicos y sincrónicos) o en fechas fijas. Más bien, se ha desarrollado una historia en la cual se han estructurado diferentes tiempos y espacios, pero en todo momento se ha expuesto su irreversibilidad como un proceso de mediana duración aunque insertada en la larga duración que han encabezado las tendencias del capital. Los elementos que se presentaron en el apartado anterior posibilitaron apreciar la magnitud (mundial) de la industria automotriz y su conexión con la GM. Empero, esta industria, al funcionar como una red global de producción, ha propiciado una fuerte vinculación entre los territorios y los procesos productivos, en donde la historia de la empresa GM ha estado fuertemente relacionada con la de sus complejos y plantas en México.

Aunque esta investigación reconoció las implicaciones globales de la industria automotriz y de la GM, su objetivo ha sido explicar cómo y por qué aconteció el proceso de la relocalización productiva a partir de un caso específico. Para desplegar este acomodo, se propuso hacerlo en dos líneas o dimensiones histórico-parallelas, que han transcurrido en un movimiento (zigzag) ininterrumpido en el tiempo. Ambas dimensiones expresaron la interacción tan compleja y dinámica que han sostenido el Estado mexicano, a través del gobierno, y la GMM. Incluso, dicha relación entre dimensiones ha condicionado la elección de una empresa para localizar, relocalizar o deslocalizar la producción en un territorio.

3.3.1 Primera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1925-1977)

La industria automotriz se ha considerado como un detonante para el desarrollo y crecimiento industrial de algunas regiones o países. A lo cual, el caso mexicano no ha sido la excepción, pues, aunque su establecimiento y desarrollo ha contado con cualidades particulares, no ha estado exenta de las tendencias del capital internacional y, por consecuencia, de las transformaciones tecnológicas y geográficas que ha sufrido la industria automotriz global.

¹⁸⁶ Soto. «La industria automotriz...», 33 p.; Equipo Roma. «El auto del...», pp. 8-12; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Arteaga, Marcial y Ortiz. «El T-MEC y...», pp. 17-21; Jorge Carrillo. «Tecnologías disruptivas en la industria automotriz.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 4, no. 18, (abril-junio 2019): pp. 13-16.

Durante el siglo XXI, México ha incrementado su importancia en esta industria. La relevancia de esta actividad en México estriba en que, para el año 2017, generó 3.7 por ciento del PIB nacional, 20.2 por ciento del PIB manufacturero y empleó cerca de 824 mil personas. Para este mismo año, la IAM rompió el récord de unidades ensambladas tanto de vehículos ligeros (3 939 119) como del total acumulado (vehículos ligeros y pesados) con 4 068 415 unidades. Debido a estas cifras, la IAM alcanzó en este año el séptimo lugar como productor mundial de vehículos y el quinto en la producción de autopartes. Del total de vehículos ensamblados en México se exportaron 83.2 por ciento a Estados Unidos y 4.5 a Canadá, esto corroboró el carácter que ha desplegado la IAM como plataforma de exportación.¹⁸⁷

La razón de brindar estos impresionantes datos y logros alcanzados tuvo como objetivo reflexionar la procedencia de este dinamismo alcanzado por la IAM. En otros términos, se buscó comprender los arduos procesos que diversos agentes y factores han llevado a cabo durante las tres etapas del desarrollo de la IAM.

Este subapartado se centró en la primera etapa, que pudo situarse desde finales de la Revolución mexicana con la conformación del Estado mexicano y sus primeros intentos por institucionalizar las bases del trabajo asalariado (relaciones de producción y procesos de trabajo) en el país. Si bien los procesos revolucionarios en el país propiciaron la renovación del aparato de Estado y trajeron consigo un reacomodo del bloque en el poder bajo el régimen político del presidencialismo, no por ello representaron un *periodo de transición* entre dos formaciones sociales, sino, más bien, fue una revolución en la cual la clase dominante aplastó los intentos del campesinado mexicano por emanciparse y mantuvo el modo de producción capitalista no íntegro. En el periodo de 1925 hasta 1940, el Estado *posrevolucionario* preparó el terreno para la *industrialización*, pues los gobiernos que siguieron al finalizar la revolución consideraron que la industria y la participación preponderante del capital privado internacional eran una suerte de antídoto para *corregir* los problemas sociales y económicos del país. Finalmente, las relaciones de producción quedaron establecidas en el artículo 123 de la CPEUM y poco después en la LFT.¹⁸⁸

Posteriormente al quedar estipuladas las relaciones de producción, el Estado buscó territorializar y homogeneizar estas normas en todo el país, para así cimentar las bases del m.p.c. acorde con la forma económica no íntegra de la formación social mexicana. Como expresó Adrián Sotelo Valencia, en estos primeros años (de 1925 a 1940) era muy restringida “la movilidad del capital hacia las zonas o regiones donde la legislación laboral era atrasada

¹⁸⁷ INEGI, AMIA. «Colección de estudios...», pp. 5-39; AMIA, AMDA, ANPACT, INA. «Diálogo con la...», pp. 1-16; Equipo Roma. «El auto del...», pp. 8-12; Yolanda Carbajal Suárez y Margarito Carbajal Suárez. «La industria automotriz en México. El impacto de la pandemia por el COVID-19.» *Economía Actual*, año 13, no. 4, (octubre-diciembre 2020): pp. 33-37; Marcos Bureau. «Pese a los embates de Trump, México escala lugares en la producción automotriz mundial.» 14 de marzo de 2018. *Motorpasion*. Recuperado el 18 de marzo de 2021. <[https://www.motorpasion.com.mx/industria/pese-a-los-embates-de-trump-mexico-escala-lugares-en-la-produccion-automotriz-mundial#:~:text=Dicho%20en%20otras%20palabras%2C%20M%C3%A9xico,ensabl%C3%B3%204%20millones%2014%2C913%20unidades.](https://www.motorpasion.com.mx/industria/pese-a-los-embates-de-trump-mexico-escala-lugares-en-la-produccion-automotriz-mundial#:~:text=Dicho%20en%20otras%20palabras%2C%20M%C3%A9xico,ensabl%C3%B3%204%20millones%2014%2C913%20unidades.;)>; CamBioTec. «Análisis de competitividad del sector Automotriz en el Estado de México.» 1 de enero de 2018. *CamBioTec*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <http://comecyt.edomex.gob.mx/media/filer_public/9b/b1/9bb11d63-7bb9-47ea-a7ff-598baae9cf4b/competitividad_sector_automotriz.pdf>.

¹⁸⁸ Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 254-255, 665-668; Sotelo. «Crisis y transformación...», pp. 53-57; Xelhuantzi. «El sindicalismo mexicano...», pp. 13-38; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-18.

o inexistente”¹⁸⁹. Esto último explicó en cierto sentido porqué las primeras empresas ensambladoras se asentaron en el centro del país. Además, al quedar estipuladas las bases jurídico-políticas para la industrialización, a través de la IED y de la importación de nuevas tecnologías, estas transformaban los procesos de trabajo, la organización del trabajo y las organizaciones sindicales. Aquí fue posible observar intromisiones y el papel predominante por parte del Estado, a través del gobierno, no solo con su promesa al representante de Ford en México sobre que “no tendría problema alguno con los sindicatos”¹⁹⁰, sino también mediante la conformación de centrales sindicales oficiales con miras a desarticular la organización de los mismos trabajadores. No obstante, esto no imposibilitó algunas experiencias democráticas e independientes por parte de los trabajadores de la IAM.¹⁹¹

Durante los primeros años de esta etapa inicial, fue el Estado, con su conformación aunque endeble territorialización, quien dirigió (aunque no por ello capitalizó) la paulatina industrialización, pero se enfrentó con el hecho de que, para ese entonces, no existían los requerimientos tecnológicos ni la organización del trabajo industrial en el país. A su vez, la clase dominante estaba ocupada en operaciones enfocadas en bienes de consumo no durables. Ante esta situación, el Estado despejó el camino para que fuera el capital extranjero el que se encargara de establecer las bases de la naciente IAM. Como resultado de esta apertura, hasta el año 1925 todos los vehículos eran importados, mas esto cambió con la llegada de Ford en junio de ese mismo año. Posteriormente, se establecieron otras empresas —principalmente en la Ciudad de México o en ciertos municipios del Estado de México—, en su mayoría extranjeras o extranjeras y mitad mexicanas, como International Harvester (1934), GMM (1935) y Fábricas Automex (60 por ciento capital nacional y el resto de Chrysler) que en la década de los 70 cayó de manera íntegra en manos de Chrysler. En estos primeros 15 años, solo se aplicó la política industrial para reducir los aranceles de importación para vehículos que no eran ensamblados en el territorio.¹⁹²

Como estipuló Quiroz Trejo, solamente ha sido posible comprender el desarrollo de la IAM a través del carácter de la empresa (nacional o extranjera) o de la inversión (privado o público extranjera o privado o público nacional), ya que, durante esta etapa inicial en el desarrollo de la IAM, las primeras plantas de Ford y GMM se centraron en los modelos productivos fordista y taylorista, pero también era posible hallar en otras empresas —por lo general de capital nacional— un nivel menor tanto de mecanización como de automatización (por ejemplo los casos de Dina y MASA). Es decir, la integración a la cadena fordista no era la misma entre empresas de capital nacional o extranjero, como tampoco si estas se dedicaban

¹⁸⁹ Sotelo. «Crisis y transformación...», p. 54.

¹⁹⁰ Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 92.

¹⁹¹ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 43-59; Sotelo. «Crisis y transformación...», pp. 53-55; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 36-67; Ian Roxborough. «El sindicalismo en el sector automotriz, Francisco Zapata (traductor).» *Estudios sociológicos*, vol. 1. No. 1, (1983): pp. 59-92; Rogelio Palafox, Pedro Monroy y Yolanda Montiel. «Reconversión automotriz y resistencia obrera en Volkswagen de México.» *Momento Económico*, no. 40, (1988): pp. 6-10; Quiroz. «Proceso de trabajo...», pp. 64-76; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 79-111.

¹⁹² Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-22; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 33-34; Vicencio. «La industria automotriz...», p. 214; Escandón. *Análisis de la...*, p. 81; García. «Historia de la...», pp. 277-278; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 68-69.

a producir vehículos ligeros/camionetas o, por el otro lado, tractocamiones y camiones de pasajeros. Lo que prevaleció en estas primeras plantas fue la resistencia y control característico del taylorismo hacia los trabajadores y sus organizaciones.¹⁹³

Según Francisco Javier Aguilar García, a partir de 1940 fue posible observar cierto crecimiento de esta industria, debido al establecimiento del modelo económico basado en la ISI, pero también por sucesos macro coyunturales como la Segunda Guerra Mundial o la Guerra de Corea. Siguiendo a Aguilar, para este mismo año, las plantas lograron cubrir 60 por ciento de la demanda de automóviles, lo que obligó a que el Estado participara directamente en la regulación del sector automotriz. Desde 1947, el Estado ha gestado un papel predominante, cuando el gobierno promulgó el primer Decreto automotriz. Se insiste en que ha sido predominante, pero no por ello se le debe conferir el papel como *auténtico* organizador de la acumulación capitalista en México, sino como facilitador/regulador político de esta industria en el país.¹⁹⁴

El Decreto de 1947 condujo hacia una seguidilla de regulaciones cuyo denominador común fue impulsar el modelo centralizador y de economía cerrada acorde con la ISI, que se enfocaba hacia el mercado interno. En cuanto a las medidas que instituyó este primer Decreto se encontraban la instauración de cuotas de importación, se estableció la obligatoriedad de integrar en los vehículos algunas partes fabricadas en el país y se amplió el número de ensambladoras. Para 1950, las plantas asentadas en México lograron cubrir 89 por ciento de la demanda interna de vehículos y en 1951 se creó la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA). Desde 1962 con el segundo Decreto automotriz hasta la negociación y firma de los acuerdos y tratados comerciales, la AMIA ha funcionado como representante de los intereses de la IAM frente al Estado mexicano al incorporar a las funciones políticas y económicas de este último las necesidades que este sector industrial ha requerido (esto ha denotado el carácter de clase del Estado mexicano con la relación de colusión que ha mantenido con el capital industrial automotriz). Para 1952, y en aras de incrementar las marcas, se mantuvieron cuotas de importación y los vehículos importados contaban con precios inferiores a los fabricados en el país. Esto último fue de gran importancia, pues recuerde el lector que las primeras plantas aunque estaban integradas a la cadena fordista, contaban con una baja composición orgánica del capital y una tecnología relativamente vieja, sin mencionar que la inversión e infraestructura eran modestas.¹⁹⁵

Durante el periodo de 1950 a 1960 se observaron algunos elementos de enorme trascendencia. El primero de estos fue que en 1960 se logró integrar 20 por ciento de los componentes fabricados en México al proceso de trabajo. El segundo punto fue que para este periodo, la IAM estaba dedicada al ensamble y sus diversas actividades productivas lograron cierta amplitud gracias al capital extranjero. Desde sus inicios, en la IAM se expresó una

¹⁹³ Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 79-111; Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», pp. 75-82.

¹⁹⁴ Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-22; García. «Historia de la...», pp. 277-278; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

¹⁹⁵ Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-22; Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 91; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 68-69; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Vicencio. «La industria automotriz...», p. 214.

enorme supremacía (financiera, tecnológica y comercial) de las empresas extranjeras sobre las empresas paraestatales o de capital nacional privado. Durante la década de los 60, de las 14 empresas fabricantes asentadas en el país, siete de ellas pertenecían al capital extranjero: Ford, Chrysler, GM, Volkswagen, International Harvester, Kenworth y Nissan. Del resto, tres pertenecían al sector paraestatal (Vehículos Automotores Mexicanos, Diesel Nacional y Mexicana de Autobuses) y cuatro más al capital privado nacional (Trailers de Monterrey, Trailers del Norte, Víctor Patrón y Fábricas Autocar Mexicana).¹⁹⁶

En el periodo de 1960 a 1970, se apreció una política del Estado un poco más estricta, pero sobre todo encaminada a fomentar la producción doméstica. Para 1962 acaeció el segundo Decreto automotriz y, fruto de este último, arribaron nuevas plantas y compañías (en su mayoría establecidas en el centro) en las que prevalecía el taylorismo y el fordismo y que se les conoció como los complejos y plantas manufactureras de segunda generación. Entre estas destacó el primer ejercicio de relocalización productiva en el interior del país con la empresa Volkswagen que llegó al Estado de México en 1964 y su posterior traslado al estado de Puebla en 1967. Por otro lado, la Ford (1964), la GMM (1965) y la Chrysler (1964 y 1968) se establecieron en el Estado de México y la Nissan (1961) en Cuernavaca, Morelos. Con respecto al Decreto de 1962: a) limitó las importaciones de vehículos y ensambles e impulsó el control de precios y de cuotas de producción; b) con el objetivo de impulsar y proteger la naciente industria de las autopartes, fijó en 60 por ciento el contenido mínimo para la producción de vehículos (por ejemplo, el liderazgo de Ford permitió crear empresas de autopartes para satisfacer el mercado interno a partir de capital mixto), y c) estableció límites en la inversión extranjera en la fabricación de autopartes. Dos años después se prohibió la importación de motores, al establecer que únicamente aquellas empresas que presentaran detalladamente la fabricación de motores podrían importar partes. Estas medidas en lugar de conseguir la generación y posterior integración de una burguesía industrial nativa propiciaron cierta centralización de las empresas extranjeras, ya que estas, en ese momento histórico y etapa económica, contaban con mayores recursos.¹⁹⁷

Como producto de este modelo económico, en 1969 se expidió un acuerdo federal, en el que se estableció un sistema de compensaciones de importaciones por exportaciones. Esto significaba que 50 por ciento de los costos de las importaciones tendrían que ser compensados con exportaciones. De hecho, aunque se pasó de 96 781 vehículos fabricados en 1965 a 250 000 en 1970, continuó el sesgo en la exportación. Para 1971, del total de las empresas fabricantes de automóviles, únicamente quedaban dos con participación nacional, aunque claramente paraestatal: VAM y Dina-Renault. Como puede apreciarse, el capital nacional privado *abandonó* el sector terminal (de vehículos ligeros) de la IAM y lo dejó en *manos* de las empresas extranjeras. Esto último fue sumamente significativo, pues permitió

¹⁹⁶ Aguilar. «Historia básica de...», pp. 17-22.

¹⁹⁷ Aguilar. «Historia básica de...», pp. 22-35; Ochoa. «La industria automotriz...», p. 34; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 214-216; Escandón. *Análisis de la...*, p. 81; García. «Historia de la...», pp. 278-279; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 69-70; Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 91; Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», pp. 75-82; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

respaldar la incógnita sobre el papel de la burguesía nativa en esta industria, ya que este escenario ha continuado en la actualidad. Por otro lado, si bien las exportaciones se elevaron un poco, para 1975 únicamente cubrían 16 por ciento de los costos de sus importaciones, lo cual incumplía con el acuerdo federal de 1969.¹⁹⁸

Para 1972 acaeció el tercer Decreto automotriz y este fue, en opinión del autor de esta investigación, el punto de quiebre de la paulatina transformación de la IAM como plataforma de exportación. Con apoyo de lo estipulado por Quiroz Trejo, este Decreto, en conjunto de los que le siguieron, prepararon el terreno para la reconversión industrial del sector automotriz y, décadas más tarde, para la firma del TLCAN que estableció la relación de interdependencia entre Estados Unidos y México. Este Decreto, a diferencia del anterior cuya base era el modelo económico de la ISI, tuvo como objetivo la promoción de exportaciones; redujo el porcentaje de integración nacional para los vehículos destinados al mercado externo, y obligó a que los fabricantes exportaran 30 por ciento del valor de sus importaciones. Desafortunadamente, en el periodo de 1972 a 1977, sucedieron una serie de acontecimientos políticos y económicos nacionales e internacionales que impactaron sobre la IAM. En primera instancia se encontró la Crisis del Petróleo, en donde México, como país fabricante de vehículos, tuvo que enfrentar el déficit en la balanza de pagos así como la devaluación del peso en 1976 y la recesión económica. Por lo cual, debido a esta crisis en la balanza de pagos por la falta de competitividad en algunos sectores industriales en los que el Estado tenía participación, fue que sobrevinieron una serie de cambios en la industria automotriz en lo que se conoció como la reconversión industrial.¹⁹⁹

Sobre el tema de la reconversión industrial en la IAM se ahondó en la segunda etapa del desarrollo de la IAM, pero se consideró crucial enfatizar una cuestión sobre el papel predominante que jugó el Estado en los últimos años de esta primera etapa. Para este periodo fue posible observar que el Estado, en lo que atañe a sus funciones económicas y políticas, se ocupó de consolidar ciertas prestaciones como la vivienda, los créditos y el establecimiento de la semana de 40 horas de trabajo, pero también cumplió a cabalidad su promesa a los representantes de Ford. Esta promesa estuvo intacta desde el establecimiento de la empresa Ford en 1925 hasta la década de los 70, que fue catalogada por Quiroz Trejo como la más combativa en la historia sindical de la IAM. Aunque en estos primeros 45 años existieron confrontaciones entre los trabajadores y las empresas o experiencias por formar sindicatos democráticos e independientes como las de Dina (1962), Nissan (1972) y Volkswagen (1972) cuando lograron separarse de la Confederación de Trabajadores de México (CTM), el denominador común fue la paz laboral. Paz laboral que fue enarbolada por centrales (como la CTM) y sindicatos (como el caso de VAM) oficiales que han fungido

¹⁹⁸ Aguilar. «Historia básica de...», pp. 22-35; Ochoa. «La industria automotriz...», p. 34; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 214-216; Escandón. *Análisis de la...*, p. 81; García. «Historia de la...», pp. 278-279; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 69-70; Piña. «La industria automotriz...».

¹⁹⁹ Quiroz. «La crisis de...», pp. 115-123; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 22-35; Ochoa. «La industria automotriz...», p. 34; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 214-217; Escandón. *Análisis de la...*, p. 81; García. «Historia de la...», pp. 278-279; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 69-71.

como aparatos de Estado cuyas tareas se han centrado en inhabilitar el conflicto y la negociación colectiva.²⁰⁰ Como mencionó Ian Roxborough:

Los conflictos relacionados con un control del proceso de trabajo en sí mismo han sido mucho menos frecuentes en la historia de la industria automotriz mexicana. Históricamente, los empresarios han tomado la iniciativa en la determinación de las condiciones de trabajo y los sindicatos se han preocupado casi exclusivamente del proceso de determinación del nivel de los salarios y con cuestiones relativas a la contratación del personal. Tanto la ley del trabajo como la debilidad o la ausencia de una organización fuerte a nivel de taller pueden haber contribuido a esta situación. [...] Sería absurdo imaginar que no hubo resistencia de la base obrera a la administración de las fábricas. No obstante, la debilidad o la ausencia de una organización a nivel del taller ha sido una característica importante de la industria automotriz mexicana.²⁰¹

3.3.1a. General Motors de México en la primera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1925-1977)

Mientras que el subapartado anterior se situó en la dimensión política (en la instancia de lo político), encasillada por el papel predominante del Estado, a través de lo que se denominó la primera etapa del desarrollo de la IAM, este subapartado tuvo como finalidad ubicar en esta misma etapa la dimensión empresarial (en la instancia de lo económico) e ilustrarla a través de la empresa GMM.

Como ya se dijo, la instancia de lo económico se compone de tres elementos que separados se conocen como factores de la producción, pero cuando se combinan estos llevan a cabo la producción. La combinación de estos genera dos relaciones diferentes: a) de apropiación o posesión, (proceso de trabajo), y b) de propiedad (relaciones de producción).²⁰²

Con el objetivo de ubicar la época económica de estas combinaciones en la formación social y en la temporalidad desde la que se escribió, se puso atención en la doble separación que sufrió el obrero: separación de la relación de apropiación (obrero y medios de producción) y separación de la relación de propiedad (obrero y producto de trabajo). Estas dos separaciones han conformado la instancia de lo económico característica del m.p.c. bajo la forma económica distintiva de la formación social mexicana. Por ende, la empresa GMM y su inversión al haber sido de carácter extranjero, específicamente de Estados Unidos de América, y al formar parte de la instancia de lo económico en la formación social mexicana, permitieron observar diversas combinaciones entre los tres factores de la producción, ya que sus plantas y complejos industriales —en el transcurso ininterrumpido del tiempo a lo largo de las tres etapas del desarrollo de la IAM— respondieron a diferentes procesos de trabajo, relaciones de producción y modelos productivos.²⁰³

La historia de GM ha sido una de mediana duración relacionada con la larga duración de las tendencias del capital, que, para el caso mexicano, se remitió a principios de la década de los 30. Del paulatino incremento en la demanda de vehículos en el país, los gobiernos posteriores a la Revolución mexicana vieron en esta industria una vía para solucionar algunos problemas de índole social. Ante este escenario, aunado a que la empresa GM estaba en la

²⁰⁰ Roxborough. «El sindicalismo en...», pp. 59-92; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 79-111; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 36-67; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66.

²⁰¹ Roxborough. «El sindicalismo en...», pp. 70-71.

²⁰² Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 19-22, 33-50, 237; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 154-161.

²⁰³ *Ídem*.

búsqueda de expandir sus ventas y de establecer sus plantas en otros países, el 23 de septiembre de 1935, en la Ciudad de México, se ubicaron las primeras oficinas corporativas y se constituyó legalmente esta empresa en el país, bajo la razón social General Motors de México, S.A. Un año después de establecerse las oficinas corporativas, comenzó la construcción de su primera planta en la zona limítrofe de la capital y en 1937, durante el gobierno del presidente Lázaro Cárdenas, fue inaugurada esta Planta que se concentró en la fabricación de camiones y medía 9 308 kilómetros cuadrados.²⁰⁴

La Planta de la Ciudad de México tuvo como objetivo satisfacer la demanda interna del país, aunque también su ubicación en el centro se debió a la existencia de mano de obra, de cierta infraestructura y a una legislación que permitió establecer, si bien de forma incipiente, las relaciones de producción y los procesos de trabajo entre los obreros y el capital eminentemente extranjero. Asimismo, esta perteneció a la primera generación de plantas que combinaban taylorismo y fordismo en el proceso productivo; contaba con una ardua división del trabajo; incorporaba el uso de maquinaria en el proceso mismo, pero, en comparación con las plantas en Estados Unidos, su tecnología y equipo eran antiguos, y el control del trabajo permitió cierta respuesta de los trabajadores.²⁰⁵

En lo que atañe al tema del factor trabajo, se consideró necesario subrayar que, en 1937, 48 trabajadores formaron el Sindicato de Obreros y Empleados de la Planta de Montaje de General Motors de México que más tarde se adhirió a la Federación Obrera Local del Distrito Federal. La importancia de este sindicato radicó en que fue uno de los disidentes de la CTM. En 1947, los trabajadores de la GMM se adhirieron a una nueva organización que estaba formada por grupos de izquierda y cuyas propuestas englobaban la democracia sindical, una postura opuesta a la oficialidad de la CTM y la posibilidad de formar un sindicato nacional de industria de la rama automotriz con trabajadores de Ford y Chrysler. Esta organización fue la Central Única de Trabajadores (CUT), que dos años después sufrió una transformación adversa con la expulsión de líderes y grupos democráticos. Para 1952, esta embestida transformó a la CUT en la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC). La CROC ha funcionado paralelamente a la CTM y aunque el sindicato de GMM luchó para transformar esta situación, sufrió duros embates.²⁰⁶

Para 1955, el sindicato conquistó uno de los mejores contratos colectivos de trabajo (CCT). En este se establecieron temas sumamente importantes como el del escalafón, la antigüedad, intentó limitar la flexibilidad, fijó la jornada de trabajo en 40 horas en cinco días e incrementó las prestaciones. Aunque estas conquistas fueron invaluable, su mayor logro fue la *cláusula quinta*, en la cual la empresa tenía que consultar al sindicato en caso de que

²⁰⁴ General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 14-17.

²⁰⁵ Alejandro García Garnica y Arturo Lara Rivero. «Cambio Tecnológico y Aprendizaje laboral en GM: Los casos de Silao y D.F.» Juárez Nuñez, Huberto y Steve Babson (coords.). *Enfrentando el cambio: Obreros del automóvil y producción esbelta en América del Norte*. México: Universidad Autónoma de Puebla, Wayne State University, Labor Studies Center, 1998. pp. 207-210; Javier Rodríguez Lagunas. «El trabajador automotriz y sus condiciones de trabajo. Los obreros de General Motors de México, S.A. de C.V.» *Investigación Económica*, vol. 41. No. 161, (julio-septiembre 1982): pp. 93-96; Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 91; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 81-82; Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», pp. 75-82.

²⁰⁶ García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 207-210; Aguilar. «Historia básica de...», pp. 44-48.

abriera una nueva planta. Lo que buscaba el sindicato era proveer de seguridad a los trabajadores, ya que desde la década de los 40 esta industria se apoyó de un gran porcentaje de trabajadores eventuales, tema que, como se verá a continuación, fue ocupado por la empresa para asestar un duro golpe al sindicato.²⁰⁷

En 1962, tras las exigencias impuestas por el Estado con el segundo Decreto automotriz y, dos años más tarde, con la prohibición en la importación de motores y que solamente las empresas que los fabricaran podrían importar partes, fue que en 1965 se inauguró el Complejo en Toluca, Estado de México, con una planta de ensamble y una de fundición. Este Complejo tuvo por propósitos cumplir con el Decreto de 1962, con la fabricación de motores con los que se abasteció la Planta en la Ciudad de México y posibilitó enfrentar la competencia interna en el país. Este Complejo perteneció a la segunda generación de plantas (de 1964 a 1968) cuyo modelo productivo todavía se sustentó fuertemente en el taylorismo y el fordismo y la producción era para abastecer el mercado interno, pero también se exportaron algunos motores de cuatro y seis cilindros a 12 países, entre los que destacaron Venezuela, Australia, Estados Unidos y Sudáfrica.²⁰⁸

La apertura de este Complejo no se dio libre de conflictos entre los trabajadores y la empresa. En 1963, durante la revisión del CCT, la empresa, al saber del gran peso que tenía para el sindicato el tema de los trabajadores eventuales, negoció 250 plazas a trabajadores con 15 años de antigüedad a cambio de eliminar la cláusula quinta y, a partir de entonces, la empresa pudo acceder a diferentes sindicatos en las siguientes plantas y complejos que estableció en el país. Para la revisión del CCT en 1965, año en que se abrió el Complejo en Toluca, la empresa tuvo como objetivo relocalizar a los trabajadores de la planta en la Ciudad de México al segundo Complejo, aunque bajo menores salarios y prestaciones. El resultado de este conflicto fue la huelga de 1965. Esta huelga buscó mantener la Planta de la Ciudad de México y los resultados fueron dos: a) se mantuvo la planta en la capital y b) ganaron 14 por ciento en cuanto al incremento salarial y 55 por ciento sobre los salarios caídos.²⁰⁹

No todo fue positivo, dado que los trabajadores quedaron divididos en dos centrales: los capitalinos en la CROC y los de Toluca en la CTM. Según Roxborough, el hecho de que la CTM fuera el sindicato que firmó el CCT del segundo Complejo obedeció a que, durante la década de los 70, el liderazgo cetemista estaba fuertemente interconectado con otras industrias en esta localidad (Toluca, Estado de México). Sobre la huelga se remarcó el papel de las autoridades laborales (como aparatos de Estado) en ambas plantas, pues contribuyeron con lanzar ciertas amenazas —estas fueron manifestadas como futuras sanciones como el uso

²⁰⁷ Aguilar. «Historia básica de...», pp. 44-48; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 207-210; Rodríguez. «El trabajador automotriz...», pp. 80-87.

²⁰⁸ Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 81-82; Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 91; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 20-21; Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», p. 82.

²⁰⁹ Aguilar. «Historia básica de...», pp. 44-48; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 207-210; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 98-99; Rodríguez. «El trabajador automotriz...», pp. 80-87; Roxborough. «El sindicalismo en...», pp. 83-84.

de la cláusula de exclusión u otros mecanismos en los que el sindicato estaba directamente inmiscuido— para *tranquilizar* y *resolver* las peticiones de los trabajadores.²¹⁰

En lo que atañe al sindicato de los trabajadores de la Planta de GMM en la capital, si bien la huelga de 1965 brilló por ser un caso aislado, a esta le siguieron una seguidilla de huelgas y manifestaciones de los trabajadores de GMM en la capital durante toda la década de los 70 (1970, 1975, 1977, 1979 y 1980) hasta su cierre definitivo en 1995.²¹¹

3.3.2 Segunda etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1977-1993)

El clima que prevaleció al comienzo de la segunda etapa del desarrollo de la IAM únicamente pudo entenderse a partir de tres elementos que impactaron sobre esta industria y causaron fuertes cambios sociales, políticos, económicos y laborales. Estos tres elementos fueron la crisis internacional del capitalismo, las consiguientes transformaciones tecnológicas y algunas resistencias obreras ante los cambios en los procesos de trabajo, en sus relaciones de producción y la reconfiguración productiva de la geografía automotriz. Estos tres elementos, aunado al déficit comercial que venía arrastrando la IAM, desembocaron en la reconversión industrial. Según De la Garza y Sotelo, la reconversión industrial estuvo fuertemente relacionada con el agotamiento de los modelos productivos (taylorista-fordista) y la búsqueda de una diferente forma de acumulación. El rumbo que tomó esta reestructuración, para el caso mexicano, fue centrar el modelo productivo en el mercado exterior y se acrecentó la importancia de la IED. Es decir, se fue gestando la paulatina transición de México como plataforma de exportación, en la cual las empresas asentadas han aprovechado ciertas ventajas competitivas y comparativas que ha ofrecido el país. Esto último permitió observar algunos antecedentes inmediatos de la relocalización productiva.²¹²

Estos cambios en el nivel mundial y su fuerte resonancia en el país no fueron homogéneos. Para comprender los alcances de estos cambios, resultó imperioso atender el carácter de la empresa y el carácter de la inversión, ya que no fueron las mismas transformaciones para las empresas extranjeras como para las de carácter nacional-público. La reconversión industrial no supuso una total automatización de los procesos productivos o, por otra parte, avances inmediatos en el proceso de trabajo, pero, en cuanto a la IAM, estas transformaciones se concentraron en cinco elementos: a) la relocalización productiva de las plantas del centro hacia la Frontera Norte bajo un fuerte influjo de IED y cuyo objetivo era la exportación; b) a partir de los 80 las plantas contaban con tecnologías y procesos de trabajo más avanzados; c) las nuevas plantas aumentaron la flexibilidad en las relaciones de producción y en los procesos de trabajo; d) se transformó el perfil de la mano de obra en la que prevaleció una composición de trabajadores jóvenes y con menor experiencia sindical, y

²¹⁰ *Ídem*.

²¹¹ Rodríguez. «El trabajador automotriz...», pp. 102-103; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 79-111.

²¹² Enrique de la Garza Toledo. «Reconversión industrial y cambio en el patrón de relaciones laborales en México.» Anguiano, Arturo (coord.). *La Modernización de México*. México: UAM-X, 1990. pp. 315-362; Sotelo. «Crisis y transformación...», p. 57; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», p. 259; Garza. *Reestructuración productiva y...*, pp. 79-82.

e) se comenzaron a adherir ciertas características del toyotismo en la organización del trabajo como la calidad total, el *Just in Time* o los Equipos de Trabajo. Se subraya que estas transformaciones no fueron homogéneas o se utilizaron de manera sincronizada en todas las plantas, pero destacó la aplicación de estos puntos en las grandes empresas fabricantes extranjeras.²¹³ Según De la Garza lo que caracterizó a la reestructuración productiva fue:

[...] la reconversión industrial implica también la diversidad de formas experimentadas: tecnologías de punta en Hermosillo, mayor énfasis en los cambios de organización del trabajo en General Motors de Ramos Arizpe, búsqueda de una nueva fuerza de trabajo en la maquila del norte, o los cambios en las relaciones contractuales paraestatales.²¹⁴

La reconversión se entendió no solo con la aplicación de nuevos modelos productivos (combinación del fordismo, taylorismo y toyotismo con lo que es el sistema modular), sino cambios en la conformación de las plantas (diferentes modelos productivos y maquinaria con mayor nivel tecnológico), en los CCT (ha sido notoria la flexibilidad que subyace en estos durante los procesos de trabajo y también en el tema de la subcontratación, la polivalencia y la unilateralidad por parte de la empresa) y en la composición de la mano de obra bajo una edad menor y sin experiencia sindical. En lo que atañe al Estado, también fue posible observar algunos cambios en sus funciones y capacidades, cuando dejó atrás el modelo económico de la ISI y optó, a partir de esta segunda etapa, por el modelo económico de orientación descentralizadora-exportadora. Si bien pareciera que el Estado *adelgazó* o se *achicó*, esta investigación sostuvo que, independientemente de la forma y atribuciones adquiridas por este, nunca debe olvidarse que su función principal —siempre fiel a su carácter de clase— ha sido fijar, definir y articular el marco de cohesión de las relaciones de producción. No se consideró que el Estado mexicano, incluso en su etapa más *proteccionista*, fuera el encargado de guiar el capitalismo, sino que ha funcionado como facilitador/regulador político para el establecimiento de la IAM.²¹⁵

Esta investigación sustentó esto último en la evidencia hallada, pues aunque el Estado destinó recursos en algunos sectores estratégicos (como el petróleo y la electricidad), debe tenerse en cuenta que esto no lo convirtió en el gran promotor del capitalismo o transformó a la formación social mexicana en capitalista íntegra. Para lograr la transición hacia el capitalismo íntegro, las empresas paraestatales como las privadas nacionales habrían tenido que invertir racionalmente los recursos y tener la capacidad para competir con el sector automotriz en el nivel internacional o, por lo menos, en el nacional con las armadoras extranjeras. Esto fue demostrado, pues, para finales de los 70, no se habían logrado ninguno de los dos objetivos: a) aumentar el grado de contenido local (integración nacional) en los vehículos y b) incrementar las exportaciones. Al contrario, pues la burguesía nativa abandonó la industria automotriz desde finales de los 60 y el Estado lo hizo durante el cambio del modelo económico. Desde entonces las funciones económicas y políticas del Estado mexicano se han centrado en la promoción y atracción de IED y en la regulación de las

²¹³ Garza. «Reconversión industrial y...», pp. 315-362; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 84-85; Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», pp. 75-82; Garza. *Reestructuración productiva y...*, pp. 79-102.

²¹⁴ Garza. «Reconversión industrial y...», p. 330.

²¹⁵ Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», p. 259; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 378-464; Garza. *Reestructuración productiva y...*, pp. 87-91; Garza. «Reconversión industrial y...», pp. 315-362.

relaciones de producción al asegurar la reproducción y control de la fuerza de trabajo mediante la educación, la asistencia social, la organización espacial, en materia salarial y fiscal.²¹⁶ Para que quede más claro a qué se refiere esta investigación en torno a la incapacidad del Estado mexicano para transitar hacia el m.p.c. íntegro, se comparte la siguiente cita de David Álvarez Saldaña:

Para el caso de las funciones del Estado capitalista no íntegro, la cohesión de la formación social irá aparejada al apoyo de los intereses de la burguesía nacional extranjerizante, proimperialista, en lo económico, ideológico, político, etc., ya que es la clase social que extrae plustrabajo-valor. El enlace entre los intereses de la clase dominante explotadora de plustrabajo-valor y la función del Estado que la vincula con las economías íntegras de otros países, correspondiente a la naturaleza de la formación capitalista no íntegra, ha sido incomprendida por los autores liberales o de izquierda, que la consideran una desviación de sus tareas “nacionalistas”. Al confundir estos autores las propiedades sustantivas del régimen de producción mexicano con las del capitalismo dependiente, suponen que las tareas del Estado consisten en apoyar incondicionalmente a la burguesía nacional o en convertirse él mismo en capitalista. Pero como también confunden capitalismo dependiente con capitalismo clásico, ignoran que el requisito para que ese Estado nacional fomente el capitalismo, consiste en producir plusvalía nacionalmente según las condiciones imperantes a nivel internacional cosa que estructuralmente esa formación social está incapacitada de hacer. El fracaso de las políticas estatales para el desarrollo del capitalismo en las naciones no íntegras, entonces, es explicado por errores de la alta burocracia gubernamental, o por circunstancias propias del mercado internacional, pero nunca de las deficiencias estructurales inherentes de la burguesía nativa. Se trata, por consiguiente, de interpretaciones del Estado y de la política ideologizadas. Pero el Estado cumple con objetivos diversos a los económicos como proporcionar la educación, o un marco legal para el desenvolvimiento de las relaciones sociales burguesas a través del Derecho, la cultura, etc. La realización armónica de esas diferentes funciones políticas del Estado, permiten la marcha eficiente de todas las instancias que componen el modo de producción de una formación social capitalista (íntegra o no íntegra) y, por lo mismo, de todas las clases involucradas. Para especificar las funciones del Estado, tienen que atenderse las características estructurales y sociales de la formación social a la que corresponde. En este sentido, el Estado no cumple las mismas funciones en todas las sociedades capitalistas.²¹⁷

Debe subrayarse que la crisis internacional así como la reconversión productiva vinieron acompañadas de ciertos movimientos de resistencia por parte de los trabajadores de la IAM. La resistencia se concentró en las demandas por salarios y CCT, en conformar sindicatos independientes que tuvieran una relación estrecha entre las dirigencias sindicales y las bases, en la formación de frentes de lucha y los métodos se basaron en la huelga, marchas, mítines. A finales de la década de los 70 y durante los 80, con la llegada de nuevas inversiones y plantas, acaecieron —con la recomposición geográfica de la IAM en la zona norte del país— CCT flexibles, en caso de que existieran en el lugar de trabajo, que impulsaron la rotación, la subcontratación y la flexibilidad. La central obrera que se hizo del contrato de las plantas en el norte fue la CTM, misma que en 1980 luchó por transformar la LFT, pero en favor de las empresas. La CTM y las empresas consiguieron transformar los requerimientos de las huelgas para así controlarlas y reducir su carácter espontáneo y de resistencia.²¹⁸

Para 1980, bajo las reformas acaecidas sobre el derecho procesal del trabajo, según María Xelhuanzi López²¹⁹ quedó legal e históricamente estipulada una fase más en el deterioro del sindicalismo mexicano. Este menoscabo fue la consolidación del sindicalismo

²¹⁶ Turner. «La industria automovilística...», pp. 495-505; Garza. *Reestructuración productiva y...*, pp. 87-91; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*, pp. 84-91; Buendía. «El papel de...», pp. 67-75; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», p. 259; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 205-231; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Escandón. *Análisis de la...*, p. 81; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 378-464.

²¹⁷ Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 410-411.

²¹⁸ Kevin Middlebrook. «The Politics of Industrial Restructuring: Transnational Firms' Search for Flexible Production in the Mexican Automobile Industry.» *Comparative Politics*, vol. 23. No. 3, (abril 1991): pp. 275-297; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 91, 103-107; Francisco Javier Aguilar García. «El sindicalismo del sector automotriz 1960-1876.» *Cuadernos Políticos*, no. 16, (abril-junio 1978): pp. 44-64; Quiroz. «Proceso de trabajo...», pp. 64-76; Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», p. 82.

²¹⁹ Se agradecen y reconocen las valiosas observaciones que María Xelhuanzi López compartió con este proyecto.

de protección patronal y el establecimiento de los contratos de protección patronal (CPP), en donde estos últimos se convirtieron en el instrumento para incrementar el control desde el gobierno sobre los trabajadores, pero, también, como una medida para implementar la reconversión industrial de la época. Si bien los sindicatos y contratos de protección no han sido un fenómeno ajeno o nuevo como aparatos de control al interior de la formación social mexicana, la relevancia de estos contratos no se limitó a la mera intervención de las relaciones de producción, sino que estos han simulado la organización y negociación de los trabajadores; han garantizado el deterioro de las condiciones de trabajo, y han facilitado el tema de la subcontratación.²²⁰ Según esta autora el CPP es:

[Aquel²²¹] contrato colectivo de trabajo simulado, suscrito a espaldas de los trabajadores y sin su conocimiento, en virtud de los arreglos y complicidades entre un patrón y un intermediario (dirigente, abogado, *coyote*) que es registrado y reconocido por las autoridades del trabajo y cuyos objetivos principales son, [...] evitar la posibilidad de que en la misma empresa se constituya y registre un sindicato verdadero, representativo de los trabajadores y [...] garantizar condiciones de ventaja para el patrón en las relaciones laborales, aumentando sus niveles de ganancia por la vía de reducir los salarios, las prestaciones y los derechos de sus trabajadores.²²²

Una vez expuesto el clima con el que inició esta segunda etapa del desarrollo de la IAM, es menester establecer cuál fue el soporte político-normativo que posibilitó la reestructuración productiva y la reconfiguración geográfica de esta industria en el país. Para identificar el soporte legal que facilitó el cambio de rumbo, fue crucial remitir esta investigación al año 1977, cuando se emitió el cuarto Decreto automotriz. Este tuvo como objetivo equilibrar la balanza comercial, por lo que volcó su atención sobre las empresas terminales para reestructurar la producción y promover la orientación exportadora; 50 por ciento del intercambio comercial de las empresas terminales debía proceder de la exportación de autopartes fabricadas localmente (se obligó a exportar partes fabricadas en el país); no permitía que el capital extranjero tuviera la participación mayoritaria en las empresas de autopartes; promovió el desarrollo de la zona de la Frontera Norte del país, y comprendió que, si la IAM deseaba competir en el nivel internacional ante el complicado escenario de la globalización, requería transformaciones tecnológicas inmediatas. Ante lo establecido, acaeció así la tercera generación de plantas, en las cuales si bien predominó el fordismo-taylorismo y estas contaban con maquinaria y formas de organización del trabajo que en aquella época eran de primera generación, después de la década de los 80 con el periodo más álgido de la reconversión, comenzaron a mezclarse ciertos elementos del fordismo-taylorismo con el toyotismo. En palabras de Quiroz Trejo: “Ni el taylorismo ni el fordismo han muerto, sólo se reciclan, subsumen y combinan con otras formas de organización y gestión de la producción”.²²³ Asimismo, ante la fijación exportadora que planteó este Decreto, las plantas comenzaron a ubicarse en el norte del país, lo que trajo consigo la

²²⁰ María Xelhuantzi López. «¿Qué es un contrato de protección?» Bouzas Ortiz, José Alfonso. *Contratación colectiva de protección en México. Informe a la Organización Regional Interamericana de Trabajadores (ORIT)*. México: UNAM-IEE, 2007. pp. 103-106.

²²¹ El corchete pertenece al autor de esta tesis.

²²² *Ibid.*, p. 99.

²²³ Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», p. 86.

maquila de exportación y comenzó a emplearse el país como una ubicación estratégica debido a la proximidad geográfica con Estados Unidos.²²⁴

El cambio de rumbo fue notorio, a tal grado que la tercera generación de plantas se alejó de la Ciudad de México y del Estado de México. La GMM y la Chrysler se asentaron en Ramos Arizpe, Coahuila y la Ford en Hermosillo, Sonora. Un aspecto muy importante de estas nuevas plantas y complejos fue que estaban integradas por trabajadores más jóvenes, un poco más *calificados*, con importantes contingentes de mujeres, pero también los CCT contaban con mayor flexibilidad durante el proceso de trabajo y con flexibilidad salarial.²²⁵

Si bien el cuarto Decreto buscó revertir el déficit comercial, durante el gobierno de Miguel de la Madrid (1982 a 1988) —aunado a la crisis económica de 1982— se recrudeció la apertura económica y la reestructuración productiva. Aunque el modelo exportador tuvo sus antecedentes desde 1969, no fue hasta la década de los 80 que se implementó este. Por tal suerte, en 1983 se promulgó el quinto Decreto automotriz que tuvo como objetivo fortalecer las exportaciones de vehículos terminales más que las autopartes, por lo que se redujo el grado de integración nacional para los vehículos de exportación. Esta regulación tuvo tres consecuencias marcadas: a) la venta de algunas empresas en las que el Estado tenía participación como Renault y VAM (con esto terminó definitivamente su participación directa en la industria terminal); b) durante la reestructuración de las empresas, o por lo menos las Tres Grandes de Estados Unidos, enfocaron su producción hacia la exportación; c) las inversiones venideras colocaron al país como una plataforma de exportación hacia Estados Unidos, y d) la reconversión industrial, en el sector terminal de carácter extranjero, se caracterizó por la incorporación de nuevas tecnologías, el uso de robots, herramientas de control numérico, pero articulados bajo el uso y explotación de la mano de obra.²²⁶

Para finales de los 80, el Estado mexicano, por medio del gobierno, estaba bajo un modelo económico distinto. Por ejemplo, tras negociar la deuda externa, se firmaron acuerdos con el Fondo Monetario Internacional (FMI) para que el gobierno controlara la inflación y que la acumulación del capital se asentara sobre el modelo exportador-globalizador. Asimismo, para ese momento, México ya era parte del Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT), hoy Organización Mundial del Comercio (OMC), cuyos resultados acaecieron en la permisividad para que el capital extranjero pudiera invertir sin restricciones en cuanto al porcentaje de participación en las acciones.²²⁷

²²⁴ Middlebrook. «The Politics of...», pp. 275-297; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 91, 103-107; Aguilar. «El sindicalismo del...», pp. 44-64; Quiroz. «Proceso de trabajo...», pp. 64-76; Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», pp. 82-86; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 34-35; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 217-219; Escandón. *Análisis de la...*, p. 81; García. «Historia de la...», pp. 281-282; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, p. 71; Garza. «Reconversión industrial y...», pp. 315-362.

²²⁵ Quiroz. «Taylorismo, fordismo y...», pp. 82-86; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 34-36; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 217-219; Escandón. *Análisis de la...*, p. 81; García. «Historia de la...», pp. 281-282, 294; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, p. 71; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

²²⁶ Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 259-260; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 34-36; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 217-220; García. «Historia de la...», pp. 282-284; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, p. 72-73.

²²⁷ García. «Historia de la...», pp. 282-284; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, p. 72; Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Juárez. «El concepto de...», p. 132.

La reestructuración productiva de los años 70 también cimentó las bases para los primeros ensayos de relocalización productiva (al interior del territorio y posteriormente al exterior de este), pues con la expansión de la globalización y la internacionalización de la cadena de valor, se contempló el traslado de un segmento de la producción —que requería mano de obra intensiva— hacia regiones que contaban con marcadas ventajas competitivas y comparativas. No obstante, la IAM todavía estaba rezagada, por lo cual, en 1989, el gobierno, bajo la presidencia de Carlos Salinas de Gortari (1988 a 1994), promulgó el sexto Decreto automotriz. Este buscaba modernizar el sector automotriz a través de la desregulación económica, en donde las inversiones eminentemente extranjeras tenían como objetivo elevar la productividad hasta los niveles internacionales. En este Decreto se autorizó, por primera vez desde el Decreto de 1962, la importación de vehículos (para 1993, 20 por ciento de los vehículos vendidos procedían de importación). Se redujo hasta 36 por ciento el uso de contenido local para productos cuyo destino fuera el mercado interno, pero se eliminó para los productos de exportación y se permitió la participación total del capital extranjero en la industria terminal y hasta 40 por ciento en las autopartes. Por último, las compañías recibieron concesiones fiscales por 30 por ciento del equivalente de sus importaciones.²²⁸

Aunque existieron respuestas serias por parte de los trabajadores y de sus organizaciones durante el transcurso de esta etapa, también, debido a la relocalización interna de las plantas, las empresas lograron descentralizar y fragmentar la modesta unidad sindical. Además, desde comienzos de la década de los 80 quedaron instituidos los CPP que, desafortunadamente, en la actualidad han representado, según datos de especialistas, 90 por ciento de los CCT en México. El tema de los sindicatos y contratos de protección, así como el conocimiento que han tenido las mismas autoridades y las empresas sobre estos, se tradujo en una seguidilla de acciones adversas, propiciadas desde los mismos aparatos de Estado, sobre los sindicatos, los trabajadores y sus condiciones de vida.²²⁹

3.3.2b. General Motors de México en la segunda etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1977-1993)

Con base en el Decreto automotriz de 1977 quedó estipulada la reorientación de la producción hacia la exportación, pero, también, bajo el ambiente de crisis económica nacional e internacional y en plena reconversión industrial, se buscó deslocalizar la producción asentada en el centro y relocalizarla hacia el norte del país. Esta relocalización

²²⁸ *Op., cit.*

²²⁹ Sánchez. *La precarización laboral...*; Martín Esparza. «La reforma laboral y las tareas por venir.» 15 de julio de 2019. *Contralínea*. Recuperado el 20 de marzo de 2021. <<https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2019/07/15/la-reforma-laboral-y-las-tareas-por-venir/>>; Admin. «Más del 90% de los contratos colectivos son de protección patronal: JLCA.» 30 de octubre de 2018. *FAT México*. Recuperado el 20 de marzo de 2021. <<http://www.fatmexico.org.mx/analisis/mas-del-90-de-los-contratos-colectivos-son-de-proteccion-patronal-jlca/>>; Patricia Carrasco. «Más del 90% de los contratos colectivos en México son de protección.» 26 de agosto de 2020. *La Prensa*. Recuperado el 20 de marzo de 2021. <<https://www.la-prensa.com.mx/mexico/mas-del-90-de-los-contratos-colectivos-en-mexico-son-de-proteccion-5674231.html>>; Ma. del Carmen Martínez Santillán. «Iniciativas de Ciudadanos Legisladores.» 18 de junio de 2014. *Gaceta de la Comisión Permanente*. Recuperado el 20 de marzo de 2021. <https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_comision_permanente/documento/48470>; Tenorio. *La opinión pública...*; Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). *Capítulo 23 Laboral...*; García. «Historia de la...», pp. 291-295; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20.

sectorial de la producción al interior del país se concentró en la búsqueda de zonas con escasa tradición sindical que reportaban menores costos. Ante este ambiente adverso, durante toda la década de los 70 hubo diferentes expresiones por parte de los trabajadores y de los pocos sindicatos independientes de la época (Nissan, Volkswagen y Dina) por responder ante estos duros cambios. Debe remarcarse que si bien estas manifestaciones fueron importantes, se concentraron en tres posiciones diferentes: a) una posición defensiva ante los embates de las empresas; b) una visión de espera al considerar que era una mera coyuntura, y c) la tercera postura de la variante predominante a cargo de las centrales y sindicatos oficiales, encausadas por la CTM, la CROC y la CROM, para mantener la paz laboral. Paz que se ha sostenido tanto por la preferencia de las empresas transnacionales y del gobierno para la negociación — en gran medida por su docilidad—, como por la atomización y polarización que han promovido y que se tradujo en la total fragmentación de la unidad obrera.²³⁰

En lo que atañe a la empresa GMM, ni los Decretos automotrices, ni las manifestaciones de resistencia obrera y mucho menos los procesos de reconversión industrial pasaron desapercibidos. La reestructuración y el Decreto automotriz de 1977 sentaron las bases para la reubicación geográfica y productiva de las plantas y, con los Decretos de 1983 y 1989, acaeció la implementación de la calidad total y el *Just in time*. En cuanto a la reconversión industrial en su Planta en la Ciudad de México, hubo transferencia tecnológica (equipo electrónico y computadorizado) que pudo responder ante las fluctuaciones del mercado, pero no era de lo más avanzado tecnológicamente.²³¹

Para 1979, producto del Decreto de 1977, GMM anunció la construcción de un nuevo Complejo en Ramos Arizpe, Coahuila. Este Complejo tuvo como objetivo ensamblar autos tanto para el mercado interno como externo, pero, sobre todo, con el fomento de proveedores locales, dio inicio al proceso de la relocalización productiva del centro al norte del país, vinculó la producción con la de Estados Unidos y estableció la flexibilidad salarial y laboral que las plantas de primera generación no permitían. Ante la fuerte crisis y la baja productividad —aunado a los Decretos del 83 y 89—, GMM introdujo en 1989, por medio de la *lean production*, el *Just in time*, los Equipos de Trabajo, los índices de calidad, así como nuevas tecnologías y novedosos procesos de trabajo a sus complejos industriales. Esto significó que la empresa ejecutó la reestructuración del proceso de trabajo y de las relaciones de producción al establecer contratos con las empresas proveedoras (*Tier 's*) y programar, secuencialmente, la entrega de componentes según los requerimientos de la producción.²³²

²³⁰ Bayón. *Sindicalismo en tiempos...*; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66; Middlebrook. «The Politics of...», pp. 275-297; Kevin Middlebrook. «Union Democratization in the Mexican Automobile Industry: A Reappraisal.» *Latin American Research Review*, vol. 24. No. 2, (1989): pp. 69-93; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

²³¹ Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 81-82; Javier Aguilar García. «Enseñanza de la huelga de 1980 en General Motors de México.» *Investigación Económica*, vol. 41. No. 161, (julio-septiembre 1982): pp. 59-77.

²³² Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 81-82; Aguilar. «Enseñanza de la...», pp. 59-77; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 207-210; José Cruz Guzmán Sánchez. «Implicaciones del cambio tecnológico y organizacional sobre la fuerza de trabajo en General Motors planta Distrito Federal.» Arteaga, Arnulfo. *Procesos de trabajo y relaciones laborales en la industria automotriz en México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, Fundación Friederich Ebert, Representación en México, 1992. pp. 111-137; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», p. 25.

Sobre las resistencias obreras, en 1980 estalló la huelga de los 106 días. Esta tuvo sus antecedentes en la huelga de los 14 días en 1979, en la que se gestó un movimiento democrático que derribó al Comité sindical de Joaquín Zapata e inició una nueva gestión encabezada y apoyada por la base de trabajadores bajo la gestión de Rodolfo Malagón. Si bien en un inicio esta se centró en el tema salarial, cuando los trabajadores de la Planta solicitaron información sobre el nuevo Complejo, la empresa respondió, desde el 22 de marzo de 1979, que este ya contaba con sindicato a cargo de la CTM. Esto último representó un caso típico de sindicato y contrato de protección patronal. Por paradójico que parezca, el sindicato y el contrato fueron seleccionados a espaldas de los trabajadores y preestablecidos, por lo menos, dos años antes de su inauguración en 1981.²³³

Para el 30 de enero de 1980, se hizo el segundo emplazamiento a huelga, pues los trabajadores argumentaron que el sindicato acordado era inexistente y esto violaba el contrato. El 8 de febrero se discutió que la huelga tenía dos puntos: a) revisión salarial y b) solicitar la cláusula quinta para tener el contrato en el nuevo Complejo. El mismo Fidel Velázquez (líder de la CTM) respondió de manera tajante que no había nada que pelear, pues su central ya había firmado el contrato. Durante los primeros días, la Secretaría del Trabajo y la empresa mantuvieron una actitud renuente al conflicto, mientras que Velázquez insistió en la conformación de un sindicato nacional, desde luego organizado por la CTM. La respuesta de los trabajadores capitalinos se estableció en dos propuestas: a) adherirse a la CTM y promover apoyos y alianzas por esta central cercana al Estado, o b) pelear por un sindicato nacional, en el que pudieran adherirse los trabajadores de otras empresas automotrices y no aceptar los términos de Velázquez. Sin embargo, al interior de la CROC (central a la que estaba adherida la Planta capitalina) el secretario general Alberto Juárez Blancas no vio con buenos ojos esta huelga y la tildó —peyorativamente— de *comunista*.²³⁴

Durante las últimas semanas de la huelga, la empresa no entabló contacto con el sindicato, pero sí emitió volantes en los que desprestigió el movimiento. Al llevar más de 80 días de huelga, los ánimos de los obreros comenzaron a mellar. Ante esta situación, Zapata aprovechó el cansancio y confusión en los huelguistas, por lo que retornó al escenario, recobró su posición en la dirigencia y desvió la huelga únicamente hacia el tema salarial. Como resultado, la empresa tomó represalias sobre los líderes en una escala que fue desde la humillación y desprestigio (pusieron a los líderes a pintar el alambrado de la empresa), hasta, y esto con apoyo de la policía, el amedrentamiento. Por otra parte, a manera de castigo, los trabajadores estuvieron amenazados —con apoyo de la dirigencia de Zapata— por medio de la cláusula de exclusión (esta sigue vigente hasta el día de hoy, salvo que se aplica únicamente

²³³ Aguilar. «Enseñanza de la...», pp. 59-77; Guzmán. «Implicaciones del cambio...», pp. 111-137; Quiroz. «La crisis de...», pp. 115-123; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 98-100; véase Anexo, “Apéndice I. Relación de las entrevistas”.

²³⁴ Aguilar. «Enseñanza de la...», pp. 59-77.

para la admisión)²³⁵, recontrató a trabajadores eventuales e incrementó fuertemente la producción con jornadas de 12 y 14 horas de trabajo.²³⁶

Como consecuencia de este conflicto, la empresa y la CTM salieron airoosas, pero destacó el papel efectuado por el Estado, ya que este mantuvo una postura alejada de los posicionamientos democráticos de los obreros e impulsó, por medio del gobierno, la descentralización industrial hacia el norte, la fragmentación de la modesta unidad obrera con apoyo de la CTM y colocó todas sus fuerzas en la implementación y respaldo de las empresas extranjeras, al proveerlas de un marco regulatorio *ad hoc* con la época: reubicación geográfica interna y promoción exportadora centrada en Estados Unidos. Con este suceso fue posible observar tanto el carácter de clase del Estado en México y refrendó la relación de colusión entre el capital extranjero con las fracciones de las clases hegemónicas dominantes encargadas de administrar el gobierno y los aparatos de Estado.²³⁷

En aras de brindar una idea de lo que significó esta victoria para la empresa, en términos económicos basta con expresar algunas diferencias entre la extinta Planta en la Ciudad de México y su Complejo en Ramos Arizpe, Coahuila. Según Quiroz Trejo, en 1982 el promedio del salario diario en la Planta capitalina era de 450 pesos, mientras que en la del norte rondaba entre 90 y 98 pesos; los días de descanso obligatorio para la primera eran de 17 y diez para el Complejo en el norte; el seguro de vida era de 90 mil pesos para la primera y 75 mil para la última; el aguinaldo de 23 días para los trabajadores de la capital y de 18 días para los del norte; la jornada semanal diurna para la capital era de 40 horas, la mixta de 37.5 y la nocturna de 35, mientras que en Ramos Arizpe era de 48, 45 y 42 respectivamente. En cuanto a la composición de la mano de obra, la edad promedio de los trabajadores de la Ciudad de México era de 40 años, con experiencia laboral que oscilaba entre los 20 y 30 años y escolaridad de primaria. Para los trabajadores del norte la edad promedio era de 26 años, dos años de experiencia y ocho años de escolaridad. Aunque en el caso de la primera Planta ya existía cierta flexibilidad pues en la única línea se ensamblaban camiones y automóviles (estos últimos dejaron de fabricarse cuando se abrió el Complejo en Coahuila), la reconversión trajo consigo la racionalización aún más de la producción, pero se ha destacado la heterogeneidad de la reconversión para cada una de sus plantas y complejos.²³⁸

En lo que atañe a los obreros, como bien estipularon Roxborough y María Cristina Bayón, la posición de la mayoría de los sindicatos ante el convulso escenario de la reconversión fue variado aunque siempre modesto. En cuanto a la reestructuración de la planta de GMM en la capital, una vez que los trabajadores fueron derrotados, el sindicato quedó relegado, mas en general el corporativo bloqueó información a los trabajadores. Esto último quedó expresado cuando la empresa no avisó de manera concreta a los trabajadores y

²³⁵ Diario Oficial de la Federación. *Ley Federal del Trabajo*. 23 de abril de 2021. pp. 169-171. Recuperado el 22 de septiembre de 2021. <<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo9059.pdf>>.

²³⁶ Aguilar. «Enseñanza de la...», pp. 59-77; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 98-100.

²³⁷ Véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Aguilar. «Enseñanza de la...», pp. 59-77; Quiroz. «La crisis de...», pp. 115-123; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 98-100.

²³⁸ Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 99-100; Garza. *Reestructuración productiva y...*, p. 101.

factó el cierre definitivo de la primera planta de la capital (sobre esto se ahonda más adelante). Por último, una vez culminada la huelga, no hubo respuesta por parte de los obreros en lo que restó de la segunda etapa. La huelga de la GMM pudo comprenderse como el fin no solo de la década más combativa de los trabajadores y sindicatos de la IAM, sino, en conjunto con la reconversión, marcó el cambio del modelo económico, en el cual las plantas más antiguas quedaron rezagadas o cerraron definitivamente (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapa uno). A su vez, estas medidas prepararon el terreno para la firma del TLCAN, en esa vinculación e integración regional que comenzó a gestarse desde principios de la década de los 70.²³⁹ La reestructuración iniciada décadas previas a la integración de América del Norte trajo consigo la recomposición geográfica de la IAM. En palabras de Quiroz Trejo:

El ciclo de exportación despliega las nuevas plantas en la frontera norte y el Bajío: Ramos Arizpe, Coahuila; la ciudad de Chihuahua; Hermosillo, Sonora; Baja California Norte y Nuevo León: todos estos lugares colindan con EU. A ellos se suman estados del centro y el Bajío como Jalisco, Guanajuato, Michoacán, Aguascalientes y San Luis Potosí, que forman parte de los nuevos territorios de la industria automotriz terminal y del asentamiento de nuevas empresas como Toyota en Tecate, B.C.; Honda en Jalisco y BMW en Toluca [...], que forman parte del ciclo productivo que siguió a la reestructuración que se inició en la década de los ochenta.²⁴⁰

3.3.3 Primera fase de la tercera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1993-2008)

Para fines operativos se dividió la tercera etapa del desarrollo de la IAM en dos fases. La primera fase abarcó de 1993 al año 2008, mientras que la segunda fue del 2008 al 2019. En este subapartado se analizaron el papel del Estado mexicano, por medio del gobierno, y en el siguiente el de la empresa GMM durante la primera fase de esta tercera etapa. Es importante mencionar que se consideró sumamente complicado comprender el proceso de la relocalización productiva sin antes analizar lo que significó la firma del TLCAN no solo para México, sino en el nivel regional (América del Norte) y global por el tema de la competencia.

En la misma tesitura con la que se ha planteado este capítulo, se consideró que el TLCAN ha obedecido a la irreversibilidad del tiempo de la historia, en la que han confluído múltiples factores y agentes. Se comprendió el TLCAN como un proceso de mediana duración, que no comenzó tal cual el 1 de enero de 1994 ni terminó en 2019 con su cambio a T-MEC. La firma del Tratado pudo concebirse como un marco regulatorio de carácter regional con disposiciones y reglamentos, aunque, para esta investigación, se entendió como un proceso no homogéneo que ha reestructurado económica y geográficamente no solo a México, sino que ha inmiscuido a Canadá y a Estados Unidos. Este Tratado fue una de las exposiciones fehacientes sobre lo que ha sido la integración regional, pero sobre todo una muestra de la globalización de la producción y de las mismas tendencias del capital.²⁴¹

²³⁹ Roxborough. «El sindicalismo en...», pp. 59-92; Bayón. *Sindicalismo en tiempos...*; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Quiroz. «La crisis de...», pp. 115-123; Guzmán. «Implicaciones del cambio...», pp. 111-137.

²⁴⁰ Quiroz. «La crisis de...», p. 119.

²⁴¹ Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», p. 260; Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Ochoa. «La industria automotriz...», p. 36.

Con base en José Gasca Zamora²⁴² y en Quiroz Trejo, pudo decirse que la firma del TLCAN no explicó por sí misma la recomposición territorial de la industria automotriz, aunque claramente esta industria jugó un papel determinante en la negociación de este acuerdo comercial. Para ello, habría que atender los decretos automotrices desde 1972 en adelante, pues prepararon el terreno para este Tratado.²⁴³

Desde la década de los 80, con el ingreso de México al GATT, cuando se centró el modelo económico en la promoción exportadora y se dio el traslado de la producción del centro al norte del país, comenzó a notarse una relación cercana y transfronteriza entre México y Estados Unidos. Pese a que se ha dicho que ha sido imposible ubicar las causas o consecuencias de este Tratado en una fecha, se aceptó que la entrada en vigor de este acuerdo comercial el 1 de enero de 1994, trajo consigo un marco regulatorio *ad hoc* con la época económica global. Este Tratado consolidó el carácter exportador de la IAM no solo con su paulatina desregulación (liberación total para el año 2004), sino que atrajo fuertes influjos de IED (para el año 2003, 68 por ciento de la inversión extranjera provino de Estados Unidos y Canadá) y la llegada de nuevas marcas de automóviles o la construcción/expansión de nuevos complejos manufactureros con las empresas ya asentadas en el país. Estos nuevos complejos y plantas se establecieron en nuevas localidades (desconcentración de la geografía automotriz en México) que comenzaron a ser atractivas para la inversión, entre las que destacaron la zona norte (fronteriza) y la zona del Bajío. De estar concentrado 49.3 por ciento del valor agregado automotriz en el centro del país (Ciudad de México, Estado de México y Morelos), con la entrada en vigor de este acuerdo ingresaron nuevos estados receptores de inversión como Aguascalientes, Querétaro y Guanajuato. Esto se constató con la apertura en el año de 1995 de las plantas en los estados de Guanajuato, Aguascalientes, Jalisco y, más tarde, San Luis Potosí (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapa dos).²⁴⁴

Entre los aspectos regulatorios que introdujo el TLCAN en torno al sector automotriz se encontraron: a) la reducción paulatina del contenido local hasta desaparecer en 2004; b) la sosegada eliminación de las cuotas de importación en vehículos al tener como fecha límite el año 2004; c) la reducción de tarifas arancelarias en productos importados y en las autopartes, y d) para incursionar en la región económica los vehículos debían contar con 62.5 por ciento de contenido regional o valor agregado regional. Debido al marco regulatorio, aunado a la paulatina eliminación de barreras y aranceles, la región económica del TLCAN ha echado mano de las ventajas competitivas, las ventajas comparativas, las ventajas geográficas y de los beneficios y exenciones que ha ofrecido el Estado mexicano para atraer IED. Gracias al

²⁴² Se agradecen y reconocen las valiosas observaciones que José Gasca Zamora compartió con este proyecto.

²⁴³ Xelhuantzi. *101 años de control...*, pp. 328-330.

²⁴⁴ Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 36-37; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 220-221; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 260-261; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, p. 73; Sosa. «La industria automotriz...», p. 210; Quiroz. «La crisis de...», pp. 119-122; Gasca. «Reconfiguración económica del...», pp. 48-51; Daville. «Relocalización de la...», pp. 36-38; Yolanda Carbajal Suárez, Leobardo de Jesús Almonte y Pablo Mejía Reyes. «La manufactura y la industria automotriz en cuatro regiones de México. Un análisis de su dinámica de crecimiento, 1980-2014.» *Economía: Teoría y práctica*, no. 45, (julio-diciembre 2016): pp. 44-47; Juárez. «El concepto de...», pp. 132, 135.

Tratado se incrementó la inversión extranjera, arribaron nuevas marcas o se expandieron las ya existentes. Para que pueda observarse la relevancia de este proceso, entre 1985 y 1992 México exportó 30 por ciento de los autos ensamblados y, de 1993 al año 2000, el porcentaje de las exportaciones sobre el total de los productos fabricados alcanzó 90 por ciento. Desafortunadamente, ante la apertura comercial y la enorme dificultad que representó competir en el nivel mundial, las pequeñas y medianas empresas de autopartes enfocadas hacia el mercado interno tuvieron que cerrar operaciones (algunas por su modesto desempeño para integrarse a la cadena de valor regional), pues las nuevas empresas o la modernización de las ya existentes venían acompañadas de sus proveedores de primer nivel.²⁴⁵

Para resarcir estas deficiencias, la IAM ha buscado sustentar sus esfuerzos en la apertura de parques industriales privados que han permitido el establecimiento (aglomeración) de las empresas proveedoras (extranjeras y mexicanas) y lograr el suministro de los componentes (módulos) justo a tiempo y bajo la calidad requerida. Este Tratado impactó tan fuerte sobre la industria de las autopartes que produjo cuatro elementos bien marcados: a) regionalizar y globalizar las cadenas de valor con los proveedores; b) la paulatina transición hacia el sistema modular (desde 1998 pudo notarse esta tendencia); c) la promoción de la subcontratación a través de la fragmentación de los procesos de producción, y d) la supeditación por parte de las empresas proveedoras de segundo, tercer y cuarto nivel de proveeduría (donde pueden hallarse las pequeñas y medianas empresas nativas) hacia las empresas terminales y las proveedoras de primer nivel que han sido extranjeras.²⁴⁶

La orientación exportadora centrada hacia Estados Unidos trajo consigo fuertes influjos de inversión, nuevas plantas aún más novedosas y, desde luego, la flexibilización de las relaciones de producción y de los procesos de trabajo. Pero esto también ha cambiado el funcionamiento del mercado interno, principalmente lo contrajo y, al mismo tiempo, desembocó en la dependencia comercial binacional entre Estados Unidos y México, aunque también de este último con otras naciones. Este modelo económico exportador-descentralizador ha consolidado al país como una plataforma de exportación, a partir de la estrategia que se ha basado en la atracción/promoción de IED, bajo el protagonismo de las empresas automotrices extranjeras y auspiciado por el Estado mexicano. Este lento pero constante cambio en el modelo económico y productivo se tradujo en fuertes transformaciones tecnológicas y en la recomposición geográfica productiva tanto del país como de la región económica del TLCAN.²⁴⁷

²⁴⁵ Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 260-263; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 220-221; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 73-88; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 36-48; Gasca. «Reconfiguración económica del...», pp. 48-51; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», p. 188; Dussel. «Las importaciones de...», pp. 126-139; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 528-537; Jiménez. «Un análisis del...»; Juárez. «El concepto de...», pp. 129-157; Turner. «La industria automovilística...», p. 504.

²⁴⁶ Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 33-48; Daville. «Relocalización de la...», pp. 37-38; Vicencio. «La industria automotriz...», p. 243; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 528-537; Jiménez. «Un análisis del...»; Juárez. «El concepto de...», pp. 129-157; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; ITCL. «Herramientas de calidad...».

²⁴⁷ Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Soto. «La industria automotriz...», 33 p.; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 142-143; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 126-127; Juárez. «El concepto de...», p. 132; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

Al ser una región económica la que han conformado los tres países integrantes del TLCAN, se destacó la conversión de México en una expansión territorial y productiva, solo que sucedió algo *paradójico*, pues se abrieron las fronteras en el ámbito comercial y productivo, pero no se igualaron las condiciones de vida de los trabajadores. En un sentido *irónico*, el Estado mexicano, por medio del gobierno, se ha encargado de promover y mantener este proyecto auspiciado en los bajos salarios, en relaciones laborales flexibles con contratos y sindicatos simulados y en una generosa política de incentivos. Este ha sido uno de los *antecedentes de mayor peso* en el tema de la relocalización productiva, dado que, al haber formado una misma región económica aunque no similar en términos políticos o sociales, el capital automotriz internacional se ha apoyado tanto de ventajas, facilidades e incentivos otorgados por el Estado mexicano, así como de las innovaciones tecnológicas aplicadas en la organización del trabajo y en la producción. Estas facilidades han garantizado la movilidad del capital, lo que se tradujo en localizar nuevas plantas en sitios que proveen mayores beneficios o en trasladar plantas y actividades productivas de un sitio hacia otro.²⁴⁸

Según Dicken, entender la naturaleza del TLCAN como algo paradójico obedeció a su integración un tanto superficial en comparación con otros tratados o comunidades como la Unión Europea (UE). De hecho, la relación industrial automotriz entre Estados Unidos y Canadá ha estado integrada desde 1965 (con el Pacto Automotriz) y con un tratado de libre comercio estipulado desde 1988 por estas dos naciones. Aunque el TLCAN incorporó un competidor que condujo hacia una expansión de la región económica y una consiguiente recomposición geográfica de la producción, también incrementó la brecha de ingresos entre los tres países firmantes del Tratado.²⁴⁹

Para Estados Unidos el Tratado significó el acceso a mercados y recursos de menor costo (mano de obra), integración regional y eliminación de restricciones para el comercio y el libre flujo de inversión entre los tres países. El TLCAN fue un convenio que permitió a los países negociar con otros, pero no fue una unión aduanera ni integró una política comercial compartida. Con este no hubo grandes estipulaciones para revertir los problemas sociales de los tres países, más bien comenzó a hacer eco el tema de la pérdida de los puestos de trabajo, que ha contenido las bases de la deslocalización y posterior localización o traslado de la producción hacia México. Basta recordar la campaña electoral de Donald Trump y sus insinuaciones hacia el cambio o finiquito del Tratado: "I'm going to tell our NAFTA partners that I intend to immediately renegotiate the terms of that agreement to get a better deal for our workers".²⁵⁰ Aunado a esto, también se hallaron los reclamos expresados por los

²⁴⁸ Véase Anexo, "Apéndice 1. Relación de las entrevistas"; Dicken. «The State Really...», pp. 169-220; Dicken. «Wheels of change...», pp. 332-366; García. «Historia de la...», pp. 284-285.

²⁴⁹ Dicken. «The State Really...», pp. 169-220; Dicken. «Wheels of change...», pp. 332-366; Juárez. «El concepto de...», p. 131; véase Anexo, "Apéndice 1. Relación de las entrevistas"; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Daville. «Relocalización de la...», pp. 37-38.

²⁵⁰ Vicki Needham. «Trump says he will renegotiate or withdraw from NAFTA.» 28 de junio de 2016. *The Hill*. Recuperado el 2 de abril de 2021. <<https://thehill.com/policy/finance/285189-trump-says-he-will-renegotiate-or-withdraw-from-nafta-without-changes>>.

trabajadores de la GM en Canadá, durante la huelga del 2017, pues sentenciaron que la pérdida de empleos era a causa de su traslado hacia México.²⁵¹

Si no se comprendieron los alcances del TLCAN en cuanto a la movilidad alcanzada por el capital internacional, por consecuencia, tampoco pudo entenderse a cabalidad el papel predominante del Estado mexicano, ya que una de sus mayores funciones ha sido facilitar la atracción de la IED en una relación de colusión con las empresas extranjeras. El caso mexicano no se ha situado en el capitalismo dependiente o subdesarrollado, sino que las funciones del Estado han estado relacionadas con su carácter de clase y con la forma económica capitalista no íntegra mexicana. Es decir, las funciones del Estado en México, por medio del gobierno, han acaecido en la cohesión o condensación de los conflictos en la formación social y en el apoyo incondicional hacia el capital internacional, dado que la burguesía nacional ha resultado incapacitada para la producción en este sector industrial.²⁵² Con lo hasta ahora expuesto, se considera pertinente compartir las características del m.p.c. no íntegro según Álvarez Saldaña, mismas que ilustran el funcionamiento de la formación social mexicana y de la IAM:

- a) *Modo de producción que no atraviesa por las “revoluciones industriales”, ni siquiera en la fabricación de máquinas para el sector primario, o agrícola-minero, según la media de trabajo social vigente.* Modo de producción en el cual la industria nacional se encuentra *siempre* atrasada respecto a la industria íntegra, en virtud de lo antes dicho.
- b) *Producción nacional que se inicia comprando en sus lugares de origen medios de producción íntegros depreciados, con “muerte moral”, obsoletos desde el punto de vista de socialización del trabajo vigente, o adquiridos a través de préstamos privados o empréstitos cuyas tasas de interés los vuelve leoninos e impagables.*
- c) *Producción que privilegia por lo mismo la explotación de limitadas mercancías, según tenga abundancia en ellas y sean demandadas por la producción íntegra.*
- d) *Modo de producir en donde la burguesía no íntegra se enriquece realizando sus productos en el extranjero, e invirtiendo sus ganancias tendencialmente en el capitalismo íntegro, debido a que la tasa de interés bancaria más segura y rentable es extensión de su socialización del trabajo.*
- e) *Burguesía no íntegra atrincherada en la esfera de la circulación, y no en la esfera de la producción. Por lo mismo, clase comerciante y no industrial, en el sentido de estar impedida materialmente para crear medios de producción con la misma media de trabajo social íntegra vigente.* Su apatía ante las fuerzas productivas, que no necesita revolucionar a la estatura de las íntegras, la convierte en conservadora y reaccionaria. Sólo “moderniza” su parque industrial adquiriendo en abonos *bienes de capital y de consumo “chatarra”,* que la asfixian como deudora y la hunden en la paranoia de la bancarrota.
- f) *Burguesía ociosa, dilapidadora, especuladora y “fayuquera” (comerciante en importaciones legales e ilegales).*
- g) *La incultura y el dogma son sus apellidos. El catolicismo guadalupano que profesa oficialmente, es la metáfora religiosa del capitalismo no íntegro, al confiar la buenaventura de sus almas a una tutela “occidental”. Religión que se impuso violentamente, y fue cómplice en el nacimiento del capitalismo no íntegro, al justificar la iglesia del siglo XVI la cesión del nuevo mundo a los reyes católicos. Justamente así conquistó las necesidades espirituales de un pueblo, desde el arribo militar de Colón-Cortés. Religión nativo-europea, idéntica a las mercancías no íntegras, con su plustrabajo-valor.*
- h) *Burguesía misonista hacia la ideología burguesa íntegra y socialista-comunista, que la harían desaparecer.*
- i) *La soberanía de este modo de trabajo acata, en consecuencia, las leyes de la circulación capitalista íntegra, y no las internas. Ser un buen lacayo del imperialismo es su máxima moral. Soberanía que recae en el capital no íntegro, pero no para defender una identidad económico social, sino para destruir las fronteras nacionales y saquear la riqueza social. Nación desnacionalizada en su modo de producción, pero “nacionalista” en la ideología y cultura dominante. Desnacionalizada, no porque tenga como fin el consumo mercantil “internacional” internamente, sino porque el capitalismo no íntegro no se construyó a partir de una revolución burguesa propia, que se asentara en ella y dirigiera la producción social de valor. Desinterés, en consecuencia, de la clase dominante para proteger “su” territorio económico*

²⁵¹ Dicken. «The State Really...», pp. 169-220; Dicken. «Wheels of change...», pp. 332-366; Ian Austen. «‘México es el problema’: Trabajadores de General Motors en Canadá.» 19 de septiembre de 2017. *The New York Times*. Recuperado el 5 de abril de 2021. <<https://www.nytimes.com/es/2017/09/19/espanol/mexico-es-el-problema-protesta-trabajadores-de-general-motors-en-canada.html>>; Needham. «Trump says he...»; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Juárez. «El concepto de...», p. 131.

²⁵² Dicken. «The State Really...», pp. 169-220; Dicken. «Wheels of change...», pp. 332-366; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 239-241; Gutiérrez-Lagos. «Inversión Extranjera directa...», pp. 67-86; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 33-48.

social, tantas veces obsequiado en charola de plata a las monarquías de “sangre azul” (Fernando VII, Agustín de Iturbide, Maximiliano), o al imperialismo yanqui, vía subsidio a la inversión extranjera directa e indirecta (deuda “pública”). Clase dominante, por lo mismo, apátrida y extranjerizante, como el modo de producción que encarna.

- j) Producción en donde la burguesía no íntegra busca perpetuarse biológicamente en el extranjero. Abolengo y mayorazgo también no íntegros, es decir extranjerizantes.
- k) Clase dominante que finca sus intereses no en competir con las clases capitalistas íntegras, sino con sus similares de otras formaciones sociales. Modo en que la producción se orienta a satisfacer demandas externas y no internas.
- l) Producción de riqueza cuyo resultado socioeconómico, está en franca contradicción con la inversión de capital nativo (en medios de producción y medios de consumo), del mercado interno, de la circulación de dinero, de la generación de conocimiento y, por supuesto, del consumo popular.
- m) No sólo miseria creciente y crónica para las clases explotadas, sino guerra de exterminio a los insurgentes, a sus representantes naturales (Morelos, Guerrero, Ocampo, Juárez, Villa, Zapata, Ricardo Flores Magón, etc., etc.) y a sus intereses sociales confiscatorios. Producción social que inherentemente nace con la presencia económica, política y hasta militar del imperialismo, socio mayor de la burguesía no íntegra.²⁵³

Una vez firmado el Tratado y para refrendar el compromiso del Estado mexicano con el modelo económico en turno, durante el gobierno de Vicente Fox, en 2003, acaeció el séptimo Decreto automotriz. Este continuó con lo estipulado por el TLCAN: a) estimuló las inversiones que tuvieran como objetivo ampliar y construir nuevas plantas (siempre que las plantas armaran 50 mil vehículos por año); b) disminuyó los costos debido a la reducción arancelaria; c) se permitió la importación de algunos vehículos con tasa cero de aranceles, únicamente cuando se alcanzara 10 por ciento del equivalente de la producción del año previo, y d) introdujo a los gobiernos estatales y municipales como elementos importantes así como potenciales en el otorgamiento de facilidades y ventajas a cambio de atraer IED. Durante este Decreto, y en plena entrada en vigor del TLCAN, se permitió incrementar la importación a cambio de que las empresas aumentaran la inversión y la infraestructura. Esto incluyó programas de capacitación para desarrollar proveedores locales de primer y segundo nivel. Asimismo, fue posible observar la consolidación de México como plataforma de exportación hacia Estados Unidos y terminó un periodo de relocalización productiva local con el cierre definitivo de plantas de primera generación como la de GMM en 1995 o la de Chrysler, ambas ubicadas en la capital del país, y una constante modernización de los subsecuentes complejos instalados en las zonas de la Frontera Norte y del Bajío.²⁵⁴

Para 2005, se estableció un octavo Decreto que se relacionó con la importación de autos usados. Este permitió la importación de vehículos pesados tanto para pasajeros como para carga siempre que respetaran dos rubros: a) provenir de Estados Unidos o Canadá, y b) que el modelo no fuera mayor a 15 años desde el momento en que se importó. Al siguiente año se emitió el noveno Decreto, directamente relacionado con el anterior, aunque este se centró en la posibilidad de importar autos usados, en regiones fronterizas (Sonora, Baja California y Baja California Sur), no mayor a 15 años de antigüedad y cuyo valor comercial no superara los 15 mil dólares. Para 2008 se emitió el décimo Decreto, directamente relacionado con los dos anteriores, pero esta vez se limitaron las características de los vehículos importados. Los cambios se han centrado en el tema ambiental, sin embargo entre 2006 y 2008 el número de vehículos de importación usados superó los 4 millones de

²⁵³ Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 239-241.

²⁵⁴ Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 223-224; Daville. «Relocalización de la...», p. 38; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 73-74; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159.

unidades. Este ha sido un tema no menor, ya que expresó el abultado consumo nacional por vehículos usados de procedencia estadounidense o canadiense.²⁵⁵

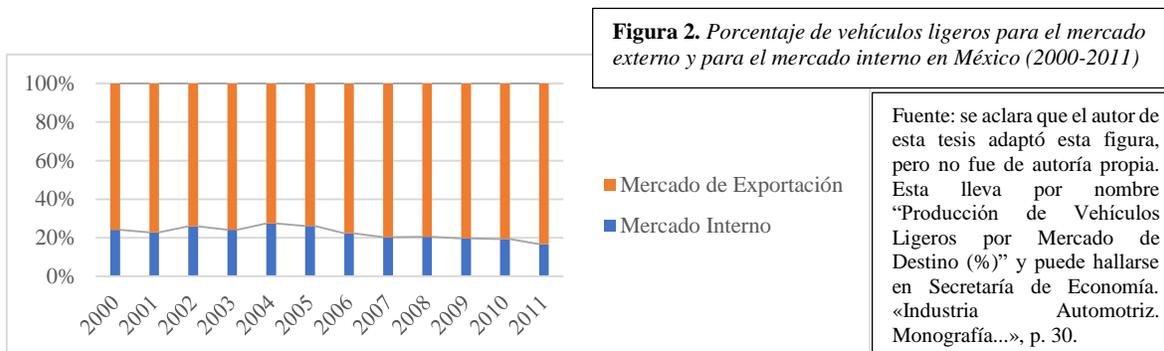
A continuación se desarrollan dos puntos que se consideran cruciales. El primero de ellos se relaciona con un breve pero conciso balance de las repercusiones acaecidas durante esta reconfiguración del mercado tras la firma del TLCAN. Por otra parte, se brinda un breve esbozo de lo que ha sido la representación sindical desde finales de los años 80, aunque sobre esto se ahonda en el siguiente subapartado.

El proceso de la relocalización productiva ha respondido a dos momentos: primero con una paulatina *integración regional* de la industria automotriz en América del Norte y, posteriormente, con el proceso de la relocalización productiva *al interior de esta misma región*. Para el caso mexicano, dicha integración se observó desde finales de la década de los 60 hasta su consecuente consolidación con la firma del TLCAN. Cabe resaltar que esta integración y posterior relocalización industrial ha traído cuestionables consecuencias. No fue objeto de este proyecto catalogarlas como buenas o malas, sino analizarlas y puntualizar que, desde antes del establecimiento del Tratado, han ocurrido paulatinas transformaciones en la región de América del Norte. En próximas líneas se desarrollan algunos puntos que se consideraron de enorme relevancia para comprender tanto la *recomposición del mercado regional* como el mismo proceso de la relocalización productiva al interior de esta misma.

El primero de estos puntos se relacionó con el tema de la creciente *dependencia* entre México con los otros dos países firmantes del Tratado, aunque se subrayó que dicha dependencia ha sido mucho más marcada con Estados Unidos. Basta con mencionar que, para el 2016, el porcentaje de automóviles que se produjeron en el país y se exportaron hacia Estados Unidos alcanzó 77 por ciento, mientras que solo 8.9 por ciento tuvo como destino Canadá. Estas cifras acentuaron que dicha dependencia, de no manejarse de forma adecuada, se ha transformado en una debilidad, pues claramente las crisis económicas, por ejemplo la del 2008, o políticas o algún cambio en la política económica de Estados Unidos han tenido fuertes implicaciones sobre la IAM. Sin mencionar que esta debilidad, producto de la dependencia extrema, se ha incrementado con dos de los designios que el TLCAN implementó: i) la paulatina eliminación del contenido local por la generación de contenido regional y ii) el abandono del mercado interno (véase figura dos). No está de más enfatizar que el abandono del mercado interno y la eliminación del contenido local, aunque designios del capital industrial internacional sobre la IAM, también respondieron, por una parte, a la poca capacidad de la burguesía nativa para producir valor y adherirse a la cadena de valor y, por la otra, a que el desempeño del mercado interno, en comparación con los alcances del mercado externo, ha sido más modesto en términos de utilidades para las empresas terminales.²⁵⁶

²⁵⁵ Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 73-75.

²⁵⁶ Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 76-77; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 528-537; Turner. «La industria automovilística...», pp. 503-505; Durazo. *Factores que contribuyen...*, pp. 40-45; Contreras, Schnierle y Solís.



Un segundo elemento que se relacionó con estos cambios al interior de la región del TLCAN tuvo que ver con la transformación del empleo y de los salarios en la industria automotriz. Con base en Mauricio Rodríguez Abreu y Landy Sánchez Peña, desde la firma del Tratado (1994) hasta el año 2016, el empleo en la IAM aumentó siete veces al pasar de 112 mil empleos a 767 mil, mientras que en Estados Unidos y Canadá aconteció lo contrario, de un millón a 940 mil y de 128 mil a 126 mil para cada país (véase Anexo, "Apéndice 8. Mapas e imágenes", específicamente imagen uno). Según ambos autores, en términos porcentuales, la distribución del empleo en esta región económica sufrió una severa redistribución. Para 1994, Estados Unidos contaba con 82.5 por ciento de los empleos en la región, porcentaje que se redujo en 2016 hasta alcanzar 51.2 por ciento. En el caso canadiense pasó de 9.9 por ciento a 6.9 por ciento. No obstante, para el caso mexicano pudo observarse un aumento bastante importante de 7.6 por ciento a 41.8 por ciento.²⁵⁷

Esta redistribución del empleo hacia México no debe comprenderse únicamente como producto de las tendencias del capital, sino a partir de las ventajas, los incentivos, la política comercial, la infraestructura pertinente para la producción y la condición fronteriza del país al colindar con Estados Unidos. Estos elementos han posibilitado los encadenamientos sectoriales y de aglomeración productiva, puesto que han conectado ciudades que contaban con los servicios y la logística necesarias. Pero esta redistribución se relacionó directamente con el mercado laboral, dado que diferentes países han ingresado a México en búsqueda de mano de obra calificada y barata. Esta incesante búsqueda de mano de obra y de ocupar el país como plataforma de exportación expresó la brecha salarial existente entre los tres países firmantes del Tratado.²⁵⁸

Para que quede más claro el papel de México como plataforma de bajo costo a partir de salarios inferiores, se comparten dos elementos que se consideraron pertinentes. Por una parte, durante el desarrollo de la investigación se encontró que, efectivamente, las empresas

«Reestructuración y trabajo...», pp. 260-262; Gutiérrez-Lagos. «Inversión Extranjera directa...», pp. 67-86; Dávalos. «Cadenas globales de...», pp. 225-247; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 33-48.

²⁵⁷ García. «Historia de la...», p. 296; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4.

²⁵⁸ Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Gasca. «Reconfiguración económica del...», pp. 48-51; véase Anexo, "Apéndice 1. Relación de las entrevistas"; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 240-242.

se han situado en el país principalmente por el *empleo* y, más tarde, por la *innovación*.²⁵⁹ Es decir, las empresas se han establecido en territorios que les han resultado redituables, aunque esto no haya sido similar para los trabajadores de estos lugares.²⁶⁰ Por otra parte, para acentuar el papel que ha desempeñado México en el proceso de la relocalización productiva como plataforma de bajo costo, se comparte una cita textual de Dávalos:

La lógica que subyace detrás de esta relocalización de la industria automotriz de las 3-D es la búsqueda de zonas de bajos costos, con el plus de la cercanía a EU, y en América del Norte, México es quien se ha vuelto un captador de IED de la industria automotriz, siendo un país en el que [...] no existe una política coherente con un modelo de desarrollo (de fomento real al desarrollo tecnológico, etc.) sino que más bien este proceso de captación de IED automotriz es resultado de la geoconomía estratégica de su frontera norte con las condiciones laborales “flexibles”, baratas, y absolutamente desprotegidas para los trabajadores. Sin duda esto puede explicar fundamentalmente los cambios en la localización geográfica de las ensambladoras para abastecer el mercado eje de la región, que es EU.²⁶¹

Como puede notarse, el que se haya enfatizado el tema de la mano de obra barata como uno de los mayores atractivos —aunque no el único— para la inversión en el país, nunca fue una especulación del autor de este texto. Para contextualizar algunas de estas implicaciones, se brindan cifras en las que el lector puede cotejar que, en lo que atañe a los tres países integrantes del extinto TLCAN, la brecha continúa siendo bastante elevada tanto en I&D como en el tema salarial.²⁶²

En lo referente al tema de I&D como elemento que ha expresado de manera fehaciente la disparidad en la integración económica de la región de América del Norte, para el 2016, en México se invirtió 0.5 por ciento del PIB en I&D, en oposición con 2 por ciento promedio de los países pertenecientes a la OCDE. Según Dávalos, la disparidad en cuanto a inversión en I&D de procedencia estadounidense entre Canadá y México fue diez veces mayor de la primera respecto a la segunda. Empero, no debe perderse de vista que, desde la firma del TLCAN, la integración económica en la región ha sido impulsada por la IED, en donde México se convirtió paulatinamente en el foco de inversión de las filiales automotrices norteamericanas, pero en fases de menor valor agregado. Sin embargo, aunque el valor agregado ha sido bastante elevado en el territorio mexicano, no debe olvidarse que esto ha respondido a la cuantiosa inversión extranjera estadounidense y de ninguna forma significó que el gasto de I&D o la compensación de empleados entre México y Canadá pudiera equipararse. Incluso, por tomar otro caso relevante para la industria automotriz internacional, para el año 2015, las filiales estadounidenses en China triplicaron su gasto de I&D en comparación con México, así como su IED (véanse tablas nueve y diez). Esto obedeció a los dos objetivos que el Estado chino ha implementado con su política económica: a) desarrollar

²⁵⁹ Durante la investigación, se halló que la importancia de la IAM durante el proceso de la relocalización productiva se ha debido a que las empresas estadounidenses se han establecido en el país por facilidades, así como porque su establecimiento en el territorio no les ha incrementado el costo dado que los salarios son más bajos y, por último, porque les permite importar insumos chinos más baratos para enfrentarse a la competitividad japonesa y coreana. Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

²⁶⁰ Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

²⁶¹ Dávalos. «La industria automotriz...», p. 126.

²⁶² Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4.

el mercado interno y b) que exista transferencia tecnológica de las empresas extranjeras hacia las empresas nativas.²⁶³

Tabla 9. *Diversas variables de las filiales automotrices de Estados Unidos en México, Canadá y China (2015)*

	México	Canadá	China	
Ventas	65 258	76 537	20 846	Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta tabla, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre "Cuadro 2 Diversas variables de filiales de la industria automotriz de EU en México, Canadá y China, 2015" y puede hallarse en Dávalos. «Cadenas globales de...», p. 233. *Por VA la autora se refiere al Valor Agregado.
VA (Prod bruto) *	8 347	9 800	4 530	
Compensación empleados	4 186	5 164	1 590	
Importación de bienes	40 706	36 978	576	
Gastos I&D	68	662	229	

Tabla 10. *IED de Estados Unidos en la industria automotriz en Canadá, México y China*

	Canadá	México	China
2007	12 665	4 836	1 783
2008	6 922	5 788	2 004
2010	4 680	6 370	3 057
2011	5 935	4 841	3 317
2012	5 393	6 496	4 331
2013	9 371	8 066	4 889
2014	9 898	9 641	5 897

Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta tabla, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre "Cuadro 3 Inversión extranjera directa de EU en la industria automotriz en Canadá, México y China" y puede hallarse en Dávalos. «Cadenas globales de...», pp. 233-234.

Con respecto al punto sobre la brecha salarial, según Rodríguez y Sánchez, en 2016, la remuneración por hora de trabajo para la industria terminal en México rondaba los 3.14 dólares. Esta cifra era muy baja en comparación con los 28.6 dólares en Estados Unidos o los 26.3 dólares en Canadá (véase figura tres). De hecho, la brecha salarial en el sector terminal no se redujo sino que se incrementó. Por ejemplo, según estos autores, en 1994, los salarios de Estados Unidos y Canadá, en comparación con México, eran 5.4 y 5.1 mayores consecutivamente. Para el 2016, esta brecha aumentó 9.1 y 8.4 veces respectivamente. En cuanto a la industria de las autopartes la brecha salarial permaneció, ya que un trabajador mexicano ganaba 7.8 por ciento de lo que percibió un trabajador canadiense y 8.4 por ciento de su igual norteamericano.²⁶⁴

²⁶³ Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Gutiérrez-Lagos. «Inversión Extranjera directa...», pp. 67-86; Dávalos. «Cadenas globales de...», pp. 225-247; Dávalos. «La industria automotriz...», p. 127; Soto. «La industria automotriz...», 33 p.; Arteaga, Marcial y Ortiz. «El T-MEC y...», pp. 17-21.

²⁶⁴ Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Dávalos. «La industria automotriz...», p. 127.

Figura 3. Salario promedio por hora en la industria terminal y en la de autopartes en dólares (1994 y 2016)



Si bien la brecha entre los tres países se incrementó, no es menos cierto que debido a la apertura comercial, a la firma del TLCAN y al arribo de nuevas plantas y complejos en la década de los 90, se logró incrementar tanto la productividad como el arribo de filiales de las transnacionales en el sector de las autopartes e, incluso, se consiguió el establecimiento de los estándares norteamericanos de calidad en los ensambles de exportación. Por lo tanto, aunque la brecha salarial es inobjetable, es importante enfatizar, de acuerdo con Oscar Contreras, Luis Roberto Schnierle y Vicente Solís Granados, que, de 1997 al año 2001, con el incremento de la productividad vino un modesto 4 por ciento de crecimiento anual salarial (aquí habría que tomar otros rubros como los topes salariales o los salarios por decreto presidencial bajo la CONASAMI). Además, estos tres autores enfatizaron el importante nivel de crecimiento productivo que ha tenido la IAM en este lapso. Para observar este crecimiento de la IAM y cómo ha incrementado su importancia en cuanto al PIB nacional y al PIB manufacturero véanse tabla 11 y figuras cuatro y cinco.²⁶⁵

Tabla 11. Industrias manufactureras más relevantes en México. (1993-2014) *

Denominación	1993	2000	2005	2014
	Porcentajes del PIB manufacturero a precios corrientes			
	100	100	100	100
Industria alimentaria	24.1	20.2	22.7	23.5
Industria Automotriz	11.2	13.5	12.1	16.9
Industria Química	9.4	11.1	12.6	11.6
Industrias metálicas básicas	3.3	4.5	6.4	5.8
Industria de las bebidas y del tabaco	4.5	4.7	5.5	5.1

Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta tabla, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre "Las industrias más importantes del sector manufacturero. Porcentajes del PIB manufacturero a precios corrientes" y puede hallarse en INEGI & AMIA. «Estadísticas a propósito...», p. 10. * El autor de esta tesis remarcó en negritas la industria automotriz.

²⁶⁵ Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 260-265; Carbajal, Almonte y Mejía. «La manufactura y...», pp. 39-66; INEGI & AMIA. «Estadísticas a propósito de... la Industria automotriz.» 2016. INEGI & AMIA. pp. 8-10. Recuperado el 10 de septiembre de 2021. <chrome-extension://faidnbmnnnibpcajpgclclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.inegi.org.mx%2Fcontenidos%2Fproductos%2Fprod_serv%2Fcontenidos%2Fespanol%2Fvinegi%2Fproductos%2Fnueva_estruc%2F702825079963.pdf&clen=8972500&chunk=true>.

Figura 4. Porcentajes de la industria automotriz respecto al PIB manufacturero a precios corrientes (1993-2014)

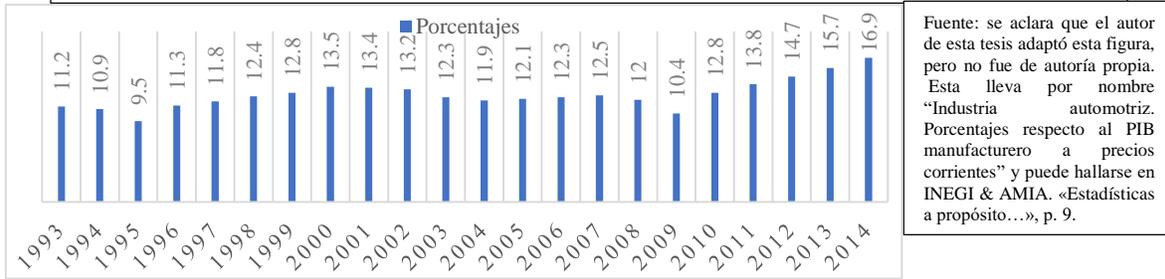
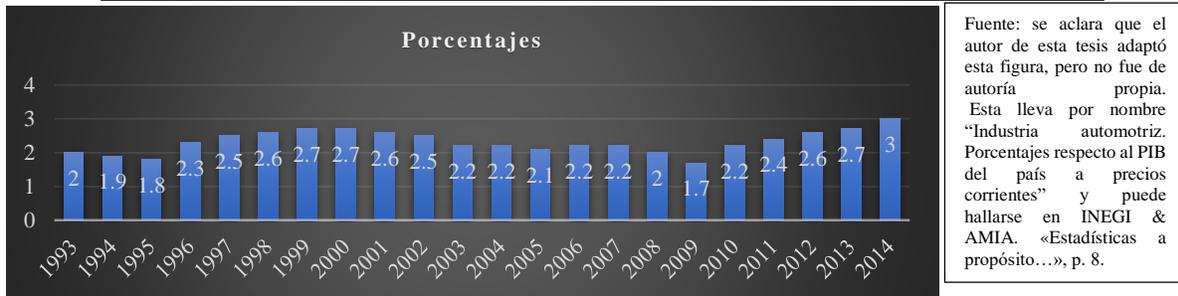


Figura 5. Porcentaje de la industria automotriz respecto al PIB del país a precios corrientes (1994-2014)



Con base en las figuras cuatro y cinco, los resultados alcanzados por el TLCAN —en cuanto a la integración regional paradójica— así como sus implicaciones sobre el crecimiento de la IAM han sido francamente incuestionables. Según la CEPAL, en 1980, México era un productor marginal no solo en la región del TLCAN, sino también en la industria automotriz internacional. Sin embargo, tras cuantiosas inversiones extranjeras y la sugerente política económica del Estado mexicano, el país rebasó en 2008 a Canadá en cuanto al número de unidades ensambladas en la región y, entre el 2005 y 2016, mientras que la producción en México se incrementó, en Estados Unidos aconteció lo contrario.²⁶⁶

Para efectos de esta investigación, a pesar de estos irrefutables *logros* alcanzados con el TLCAN, debe recalarse que estos nunca habrían sido posible sin las cuantiosas inversiones por parte de empresas fabricantes y proveedoras extranjeras en el país, así como sin las ventajas, incentivos y apoyos ofrecidos por el Estado mexicano, a través de los gobiernos federal y estatal. No debe perderse de vista, en lo concerniente a la formación social mexicana, que estos *admirables avances* no habrían surtido efecto sin atender una última brecha entre los tres países firmantes del tratado: la incapacidad real de decisión y acción por parte de los trabajadores mexicanos durante toda la historia del sindicalismo automotriz en el país.²⁶⁷

Si bien estas constantes intromisiones en la vida laboral fueron el denominador común por parte del Estado y del capital internacional, debe aceptarse que también hubo

²⁶⁶ Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199.

²⁶⁷ Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Xelhuantzi. *101 años de control...*, pp. 328-330; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199; Contreras, Schmierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 260-266; véase Anexo, "Apéndice 1. Relación de las entrevistas"; Juárez. «El concepto de...», pp. 129-157.

experiencias sindicales democráticas e independientes. Según Contreras, Schnierle y Solís, la apertura comercial y el viro en la reorientación de la industria trajeron consigo dos tipos de plantas en la IAM. Por un lado, nuevas plantas con tecnología de punta, alta productividad, pero bajo condiciones de trabajo precarias y, por el otro, viejas plantas con tecnología antigua, menor productividad, aunque claramente con mejores condiciones de trabajo fruto de luchas sindicales pasadas que atestiguaron mejoras en sus CCT.²⁶⁸

Según estos tres autores, para la década de los 90 y los primeros años del siglo XXI, las empresas llevaron a cabo feroces estrategias para flexibilizar las relaciones de producción y los procesos de trabajo. Este escenario, tras varias décadas de golpes infringidos sobre el sindicalismo independiente y democrático por parte del Estado mexicano, a partir del gobierno, y del capital automotriz internacional establecido en el país, expresó varias dificultades por parte del sindicalismo combativo para resistir las condiciones contractuales flexibles y unilaterales. El denominador común de la movilización durante este periodo se caracterizó por resistencias aisladas y carentes de una estrategia que pudiera responder puntualmente a las demandas coyunturales.²⁶⁹

Desde el 2004 fue posible notar ligeros cambios, aunque muy valiosos, en la Ford de Hermosillo, Sonora y en el Complejo de GMM en Ramos Arizpe, Coahuila (ambas de procedencia estadounidense y pertenecen a la CTM). Si bien continuaron vigentes elementos en detrimento de los trabajadores como la cláusula de exclusión, la polivalencia, la libre potestad por parte de la empresa para contratar personal temporal o eventual y así hacer uso de subcontratación de los servicios con personal no sindicalizado, Contreras, Schnierle y Solís recalcaron modestísimas mejoras en ambas empresas, por ejemplo: a) desarrollaron algún tipo de estructura interna para la atención de los problemas en el lugar de trabajo; b) incrementaron la relación bilateral con la empresa, aunque predominó el esquema flexible, y c) han mejorado algunas cláusulas del CCT como el fortalecimiento del sindicato, la capacitación o la higiene al interior del lugar de trabajo. Sin embargo, los retos han acaecido colosales no solo para la industria terminal, sino, en específico, para la industria de las autopartes. Estos retos han sido más grandes para la proveeduría, ya que, en 2004, esta industria concentró 88 por ciento del personal ocupado en todo el sector automotriz y, por ende, ha estado sometida a mayor volatilidad, flexibilidad y externalización, debido al establecimiento del sistema modular en la IAM desde finales de la década de los 80.²⁷⁰

Según Xelhuantzi López, durante la firma de este Tratado, tanto el gobierno como representantes patronales negociaron dos elementos con inversionistas canadienses y estadounidenses: los bajos salarios y la paz laboral. Con la firma del TLCAN ha podido

²⁶⁸ Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Xelhuantzi. *101 años de control...*, pp. 328-330; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 260-266; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Juárez. «El concepto de...», pp. 129-157.

²⁶⁹ Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 260-274.

²⁷⁰ Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 260-274; Juárez. «El concepto de...», pp. 129-157; Roxborough. «El sindicalismo en...», pp. 59-92; Bayón. *Sindicalismo en tiempos...*; Ochoa. «La industria automotriz de...», pp. 33-48; Jiménez. «Un análisis del...».

observarse la única continuidad en el proyecto laboral por parte del Estado mexicano, puesto que, este último, por medio del gobierno y de sus aparatos, desde 1925 ha mantenido su promesa intacta en torno a que el capital extranjero no tendría problema con el sindicalismo mexicano. Asimismo, con base en la información vertida por Dávalos, Covarrubias y Bouzas, en América del Norte, debido a la integración regional, acaeció un fenómeno sumamente sugerente para el capital automotriz internacional: un escenario de bonanza para las empresas automotrices que se ha sostenido en el “*dumping* social y ventajas espurias”²⁷¹ en los tres países integrantes del TLCAN.²⁷²

Aunque la IAM ha tenido un desempeño más que adecuado para las empresas automotrices asentadas en el país —de lo contrario no optarían por invertir en el territorio—, surgió una incógnita sobre hasta cuándo será funcional o sostenible la IAM como plataforma de bajo costo. Esta misma incógnita ha sido expresada en otros trabajos como el texto elaborado por el Equipo Roma o en otro documento de Carrillo en los que se reflexionaron las características del auto del futuro, así como en el artículo de Rodríguez y Sánchez donde se preguntaron sobre cómo podría ser el futuro del trabajo en la IAM.²⁷³

Tanto esta investigación, aunado a las aportaciones de Dávalos, Covarrubias o Bouzas, como a las antes señaladas, comparten dos puntos de vista esenciales para repensar no solo sobre la competitividad del sector automotriz en el país bajo los constantes cambios en la composición del vehículo (eléctrico/híbrido, socialmente responsable con el ambiente, autónomo, conectado e inteligente), sino también en una nueva agenda laboral en la que se tome en cuenta la voz y participación de los trabajadores. Para la formación social mexicana, se adelanta que si el Estado en México, a partir de los tres niveles de gobierno y de sus instituciones, desea tener una participación realmente relevante en esta industria, requiere trabajar con universidades, con la burguesía nativa y, desde luego, con los trabajadores. Debe existir una estrecha relación, pues las tendencias del capital, al estar en constante cambio, pueden generar una recomposición de la geografía productiva, ya que la nueva composición del vehículo requiere de nuevos perfiles en la mano de obra e infraestructura tecnológica y logística pertinentes. Es muy probable que en siguientes años las tendencias del capital centren sus inversiones no tanto en plataformas de bajo costo, sino en I&D, ya que la competencia se dará en el ámbito del conocimiento o, si se desea —en concordancia con Jorge Carrillo—, a nivel de *software*.²⁷⁴

²⁷¹ Covarrubias. «La ventaja competitiva...», p. 102.

²⁷² Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 92; Xelhuantzi. *101 años de control...*, pp. 328-330; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Klier y Rubenstein. «Configuration of the...»; Klier y Rubenstein. «The Growing Importance...»; Klier. «The Impact of...»; Sánchez. *La precarización laboral...*; CNNExpansión. «GM pone el...»; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 162-199; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», p. 213.

²⁷³ Carrillo. «Tecnologías disruptivas en...», pp. 13-16; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Equipo Roma. «El auto del...», pp. 8-12; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135.

²⁷⁴ Carrillo. «Tecnologías disruptivas en...», pp. 13-16; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Equipo Roma. «El auto del...», pp. 8-12; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 32-44; López. *La Evolución Estratégica...*, pp. 45-65.

3.3.3c. General Motors de México en la primera fase de la tercera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1993-2008)

Durante la década de los 70 y 80, en lo que atañe a las plantas y complejos de GMM en el país, la planta en la Ciudad de México contaba con 2 500 empleados y con una capacidad productiva de 71 000 unidades anuales. Su Complejo en Toluca fabricaba 135 000 motores y 33 500 toneladas de material para fundición cuyo destino era el mercado nacional y el extranjero. El Complejo en Ramos Arizpe, como un efecto directo del Decreto automotriz de 1977, logró formar un centro manufacturero (o clúster automotriz) que se concentró en los siguientes objetivos: a) producir para el mercado interno e incentivar los ensambles de exportación; b) fomentar el desarrollo de proveedores locales; c) dar inicio con el proceso de relocalización productiva en el territorio nacional con el traslado paulatino de la industria automotriz del centro a la Frontera Norte del país y vincular la producción establecida en el territorio con la de Estados Unidos, y d) incentivar la flexibilidad laboral y salarial que las plantas de primera generación no permitían por su existente, aunque modesta, experiencia sindical. Para cerrar este análisis contextual, según datos de GMM, para finales de la década de los 80, 70 por ciento de la producción en el país era de exportación, lo que permitió comprender cómo la IAM ha fabricado en función de los dictados del capital internacional.²⁷⁵

Desde 1989 esta empresa introdujo a sus plantas y complejos, vía la *lean production* de ascendencia japonesa, los Equipos de Trabajo, los índices de calidad y el modelo *Just in Time*. Debido a estos cambios, GMM se dedicó a fomentar la industria de la proveeduría en el estado de Coahuila y estableció contratos con empresas proveedoras con las que programaba la entrega de los componentes para la producción. Entre las empresas que arribaron al estado se encontraban aquellas dedicadas a los circuitos eléctricos, arneses, soldaduras, tableros, defensas, componentes electrónicos y eléctricos, entre otras. Todos estos elementos establecieron las bases para lo que vino desde principio de los 90 con el sistema modular automotriz.²⁷⁶

Con base en datos de GMM, el Complejo en Ramos Arizpe fue catalogado como uno de los más modernos tecnológicamente hablando (contaba con alto grado de automatización en los procesos productivos) y, a su vez, permitió aumentar la productividad 140 por ciento durante la década de los 80. Este Complejo manufacturero, en 1984, se convirtió en el primero de los asentados en el país que exportó vehículos a los Estados Unidos (56 por ciento de sus unidades y 90 por ciento de los motores V6 de 2.8 litros) y en 1988 el primer Complejo de GM en exportar autos hacia Asia, específicamente a Japón. Para 1985, la empresa GMM se consolidó como una de las más importantes en el país debido al elevado porcentaje de sus exportaciones como a los ingresos que generaba en la industria manufacturera. Para 1995, en este mismo Complejo inició su planta de estampado y en 1997 su planta de pintura.²⁷⁷

²⁷⁵ General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», p. 24.

²⁷⁶ *Ibid.*, pp. 24-25.

²⁷⁷ General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 24-25; General Motors de México. «GM celebra 40 años de la fundación de Complejo Ramos Arizpe.» 13 de mayo de 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 7 de junio de 2021.

Según Alejandro García Garnica y Arturo Lara Rivero, los cambios tecnológicos en las plantas y Complejos de GMM de 1935 a 1995 se resumieron en cuatro elementos: i) mejoramiento en la calidad de los productos, diseños y materiales; ii) se introdujeron en los nuevos Complejos, a partir de la segunda etapa del desarrollo de la IAM, maquinaria que eficientizó e, incluso, automatizó algunos procesos de la producción; iii) se difundió entre los trabajadores valores acorde con la filosofía toyotista, y iv) acaecieron cambios organizacionales que involucraron a trabajadores e ingenieros en el proceso productivo, lo que permitió simplificar tareas.²⁷⁸

Esta serie de transformaciones trajeron consigo cambios que beneficiaron como también perjudicaron a los trabajadores. Entre los cambios que favorecieron a los trabajadores han sido la eliminación de riesgos en algunos procesos de trabajo y la sustitución de tareas repetitivas y tediosas por la supervisión, interpretación e implementación de códigos. Esta simplificación de las tareas condujo hacia dos elementos que laceraron a los trabajadores. Por una parte, se redujo el número de trabajadores aunque se incrementó el ritmo de trabajo y, por la otra, estas modificaciones tecnológicas ocasionaron cambios en el perfil de la mano de obra con la contratación de trabajadores jóvenes en lugar de trabajadores con mayor edad y experiencia. Lo que se buscó, según José Cruz Guzmán Sánchez, fue una racionalización de la línea de montaje, en la que los trabajadores han tenido que capacitarse y ampliar sus conocimientos para efectuar tareas que han involucrado tanto el tema productivo como, asimismo, un riguroso control de la calidad. Debe remarcarse que estas necesidades y cambios en la producción han eliminado puestos de trabajo que implicaban trabajo directo, a cambio de la excesiva rotación de los trabajadores y de las máquinas.²⁷⁹

Aunque estos cambios en los procesos de trabajo y en las relaciones de producción tuvieron una respuesta fehaciente por parte de los trabajadores de la planta en la capital, es importante subrayar que, después de la huelga de los 106 días de 1980, no hubo otra respuesta tan clara no solo por parte de los trabajadores de la GMM, sino por parte de los trabajadores de otras empresas automotrices transnacionales. El denominador común tras la huelga, producto del amedrentamiento que sufrieron huelguistas y líderes sindicales combativos por parte de la empresa y del gobierno, fue una oposición débil y nada organizada tanto al interior de la empresa como en el movimiento obrero automotriz en general. El sindicalismo que buscaba un poco más de presencia en el lugar de trabajo no logró fraguar un movimiento de alcance nacional que pudiera frenar los embates de la mancuerna (relación de colusión) entre el Estado mexicano y el capital automotriz internacional.²⁸⁰

<https://media.gm.com/media/mx/es/gm/news.detail.html/content/Pages/news/mx/es/2021/may/40AniversarioRamosArizpe.html?fbclid=IwAR0UQI2SfTX7ZNJpCJIykELmDi5HBD0imeeety9CsNhYYLZyLmBXfMGWIKa>.

²⁷⁸ García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», p. 212.

²⁷⁹ García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», p. 212; Guzmán. «Implicaciones del cambio...», pp. 132-133.

²⁸⁰ Rodríguez. «El trabajador automotriz...», pp. 98-103; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 81-82; Aguilar. «Enseñanza de la...», pp. 59-77; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», p. 212; Aguilar. «Enseñanza de la...», pp. 59-77; Quiroz. «La crisis de...», pp. 115-123; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 98-100; véase Anexo, «Apéndice 1. Relación de las entrevistas»; Guzmán. «Implicaciones del cambio...», pp. 132-133; Anexo, «Apéndice 1. Relación de las entrevistas».

Durante la investigación pudo encontrarse que la huelga de los 106 días en la Planta de la Ciudad de México estuvo fuertemente auspiciada bajo condiciones materiales totalmente distintas, pero fue producto de la época, de una generación de trabajadores que contaban con un imaginario diferente y, desde luego, con una composición distinta de la mano de obra. Los trabajadores de la Planta capitalina se sabían con fuerza y conocían su calificación. Sin embargo, la huelga fue fuerte y ejemplar por ambas partes aunque claramente la empresa (el capital internacional con apoyo de la clase dominante nativa) marcó su *raya* no solo en la Planta capitalina, sino también con la llegada de una nueva composición de la mano de obra y con el incremento de los sindicatos y contratos de protección. Fue, en pocas palabras, un proceso generacional y no solo espontáneo.²⁸¹

Desde 1988 hasta el cierre definitivo de la Planta capitalina, la empresa llevó a cabo la estrategia del bloqueo de la información al sindicato. Esto quedó evidenciado cuando, el 27 de marzo de 1992, trabajadores de la primera planta de GMM se enteraron, a través de los medios de comunicación, que la empresa en un lapso de tres años acabaría definitivamente con la producción en la capital. GMM en un principio buscó deslocalizar la Planta de la Ciudad de México, y así alejarla de la zona metropolitana, con el objetivo de que esta efectuara el ensamblaje de camionetas para el mercado interno. Entre los estados seleccionados para dicho traslado se encontraban Durango, Saltillo, San Luis Potosí y Guanajuato. GMM optó por esta última en vista de la infraestructura de comunicación (aeropuertos, red carretera y red ferroviaria), así como de los incentivos gubernamentales en cuanto a servicios (abastecimiento de agua), al módico precio por el terreno y a la *estabilidad política*. La empresa se decantó por Silao, Guanajuato con una inversión inicial de 400 millones de dólares y este Complejo se estructuró en una planta de estampado, una de motores y una de transmisiones (1997, 2001 y 2008 consecutivamente) y su función ha sido la de ensamblar *pick ups* de exportación.²⁸²

Mientras que en 1994 se construyó la primera unidad piloto de la Chevrolet Suburban para exportación y en enero de 1995 se dio la inauguración oficial a cargo del presidente Ernesto Zedillo Ponce de León y del entonces gobernador del estado de Guanajuato, y próximo presidente de México, Vicente Fox Quesada, para marzo de 1995 se lograron ensamblar 26 unidades por hora y al siguiente se implementaron el programa de Equipos de Trabajo y el sistema de puntas de estrella. El sistema de puntas de estrella se configura por medio de los Miembros de los Equipos de Trabajo (MET's), en el que cada operario es una punta de la estrella. Cada MET funge como un equipo autodirigido por cinco o seis personas encargadas de un área operativa del ensamble y cuenta con un Líder del Equipo de Trabajo (LET) que es supervisado por otros Líderes de Grupos de Trabajo (LGT's).²⁸³

²⁸¹ *Ídem*.

²⁸² Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», p. 87; Guzmán. «Implicaciones del cambio...», pp. 134-137; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 213-215; Adriana Martínez Martínez, Alejandro García Garnica y Gabriel Santos Navarro. «Nuevas formas de organización laboral en la industria automotriz: los equipos de trabajo en General Motors, Complejo Silao.» *Análisis Económico*, vol. XXIX. No. 70, (enero-abril 2014): p. 171; García. «Historia de la...», p. 296; Martínez. «La economía de...».

²⁸³ Martínez, García y Santos. «Nuevas formas de...», pp. 171-178; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 84-88; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 213-221.

Se destaca, por tan solo mencionar una de las funciones económicas del Estado a través de sus instituciones educativas, el acuerdo de GMM en Silao con el Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica (CONALEP) para la formación de la mano de obra de acuerdo con las necesidades de la producción (algo similar pudo encontrarse en San Luis Potosí con el Programa Dual de BMW).²⁸⁴ Cabe destacar que, entre mayor capacitación adquirieran los operarios, estos han contado con la posibilidad de rotar en actividades diversas a las que originalmente fueron seleccionados y, en consecuencia, ser promovidos de MET's a LET's. Se remarcaron dos razones por las que los operarios han tendido a desertar: a) no lograron acostumbrarse a la disciplina férrea, a los horarios (este Complejo contaba con tres turnos) y al exceso de trabajo, y b) abandonaron su puesto porque consideraron que podrían obtener mejores salarios por menor carga de trabajo y presión.²⁸⁵

Es crucial mencionar que el esquema de Equipos de Trabajo fue adquirido por el modelo de aprendizaje de la planta New United Motor Manufacturing, Inc. (NUMMI, por sus siglas en inglés), que fue una *joint venture* entre GM y Toyota con ubicación en Fremont, California en 1984. Este proyecto conjunto fue parte, en la década de los 80, de la estrategia del corporativo de GM para aprender del modelo japonés tanto el tema de la calidad como el de la *lean production*. En este modelo, cuya estructura productiva se asemejaba a la toyotista, lo que se incentivó fue la *comunicación* entre trabajadores, con el objetivo de intercambiar ideas, información, conocimientos y tomar decisiones. Esto último fue lo que el autonomismo italiano denominó *producción por medio del lenguaje*.²⁸⁶ Esta tesis consideró que uno de los mayores logros del toyotismo ha sido la implementación de la comunicación en la producción. Esencialmente, el legado japonés radicó en la implementación del lenguaje para generar valor agregado, dado que, a partir de este, ha sido posible detectar y erradicar errores durante el proceso de la producción y esto ha propiciado la asimilación de la disciplina y la calidad total.²⁸⁷

De vuelta al Complejo en Silao, este estuvo auspiciado bajo el abrigo del TLCAN, por lo que se consideró como *pionero* de un nuevo periodo para la IAM. Y así fue, pues 99 por ciento de la producción de este Complejo tuvo como destino Estados Unidos de América y Canadá; cimentó las innovaciones tecnológicas y los nuevos procesos de trabajo aplicados, entre los que destacaron: el *transfer* aéreo automatizado, el uso de robots soldadores y pintores, implementación del *Just in time* y de Equipos de Trabajo, la rotación extrema de

²⁸⁴ Producto del proceso de la investigación, se halló que las instancias educativas han desempeñado funciones sumamente importantes, al grado de que estas han incentivado que los estudiantes puedan acceder a mejores puestos de trabajo. Gobierno del Estado de San Luis Potosí (2003-2009). «Comparecencia.» 28 de octubre de 2008. *Gobierno del Estado de San Luis Potosí (2003-2009)*. Recuperado el 1 de julio de 2021. <http://www.seslp.gob.mx/transparencia/nuevos/informe_anual_de_actividades_2008.pdf>; BMW Group. «Programa Dual en BMW - Escribe tu propia historia.» s.f. *BMW Group*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.bmwgroup.jobs/mx/es/opportunities/apprentice.html>>.

²⁸⁵ Martínez, García y Santos. «Nuevas formas de...», pp. 171-178; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 84-88; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 213-221.

²⁸⁶ Lazzarato. «Trabajo autónomo, producción...», pp. 35-44.

²⁸⁷ García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 213-221; Martínez, García y Santos. «Nuevas formas de...», pp. 171-178; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 84-88; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, p. 32; González. *Flexibilidad laboral en...*; Turner. «La industria automovilística...», pp. 495-505; López. *La Evolución Estratégica...*, pp. 42-48; Álvarez. «El toyotismo como...», pp. 181-201; Matsuhashi y Togashi. «Locational Dynamics and...», pp. 174-189.

los trabajadores, salarios de acuerdo con la eficiencia durante el trabajo y la capacitación constante del personal. Se remarca que no porque este Complejo ha contado con tecnología de punta, con procesos de trabajo y con fuerza de trabajo calificada, esto le ha permitido igualarse con la producción en Estados Unidos. Aunque el Complejo en Silao ha implementado innovaciones tecnológicas, ha adquirido certificaciones y ha contado con fuerza de trabajo calificada, la I&D se ha desarrollado en Michigan, Estados Unidos.²⁸⁸

Mientras que en el Complejo de GMM en Silao se aplicaba el modelo japonés, se lograba la certificación ISO-9002 y se ensamblaban camionetas para exportar a Australia, en la Planta de la Ciudad de México acaeció un ambiente totalmente diferente. El Complejo Silao fue *pionero* en una nueva etapa de la IAM porque consolidó y materializó aquello que, desde finales de los 60, el Estado mexicano, por medio del gobierno y de sus aparatos, preparó: transformar al país en una plataforma de bajo costo.²⁸⁹

El cierre de la Planta en la capital no debe entenderse únicamente como un efecto de su tecnología *rígida* o por mera presión del capital automotriz internacional, sino, más bien, este suceso manifestó el fin de una generación de trabajadores, de procesos de trabajo y de relaciones de producción. La empresa estadounidense y el Estado mexicano, en esta relación de colusión, erradicaron de un solo golpe la última expresión del sindicalismo combativo en la GMM. La deslocalización de la planta en la Ciudad de México y su consiguiente relocalización en Silao ilustró los siguientes cambios: del conflicto a la cooperación, de la relación bilateral a la unilateral, de la cultura sindical a la inexperiencia laboral, de la rigidez a la flexibilidad y de lo analógico a lo digital.²⁹⁰

Quizás al lector le parezca excesiva la interpretación que se hizo en esta investigación, no obstante esto pudo corroborarse con la respuesta de la siguiente incógnita: ¿quiénes sí y quiénes no fueron incluidos en dicha relocalización productiva de la Ciudad de México hacia Silao? La respuesta, aunque contundente, resultó bastante previsible, dado que, de enero a marzo de 1995, se llevaron a cabo cinco paros técnicos, disminuyeron los turnos de trabajo de dos a uno, despidieron a más de 1000 trabajadores y el 8 de septiembre cerró definitivamente. De la primera planta, se contrató exclusivamente a los *trabajadores de confianza*, mientras que, en contraste, el corporativo no permitió la contratación o la *transferencia* del personal dedicado a la producción ni a los supervisores de estos últimos.²⁹¹

En lo que atañe a la empresa GMM, en 1995 se estableció el Centro Regional de Ingeniería de Toluca (TREC, por sus siglas en inglés), ubicado al interior del Complejo Toluca. Este Centro se ha dedicado al desarrollo de componentes (interiores y eléctricos), al desarrollo de pruebas físicas, al análisis de emisiones y al desarrollo de calefacción (aire acondicionado). En 2014 fue catalogado como uno de los más avanzados y, según GMM, al

²⁸⁸ Véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Martínez, García y Santos. «Nuevas formas de...», pp. 157-183; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 79-93; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 207-222; García. «Historia de la...», p. 296.

²⁸⁹ *Ídem.*

²⁹⁰ *Ídem.*

²⁹¹ *Ídem.*

año ha desarrollado componentes valuados en 6 mil millones de dólares. Para el 2020, los ingenieros mexicanos del Centro diseñaron y desarrollaron 1,300 componentes y, hasta ese año, registró 106 patentes ante United States Patent and Trademark.²⁹²

Para 1996, también en Toluca, se abrió el Centro de Servicio Posventa cuyo nombre cambió en 2009 a Centro de Cuidado al Cliente y Posventa. Hasta el año 2020, en este Centro se encontraba una bodega que almacenaba y administraba 116 números de partes. Para 1997, la empresa se posicionó en primer lugar de ventas en el mercado interno. En cuanto al Complejo Silao, desde 1998 hasta el 2009 sufrió cambios importantes en el tema productivo con el incremento de su eficiencia, obtuvo la certificación ISO-14000, optimizó, a través de la subcontratación, el servicio de limpieza, el uso del agua, la luz y el gas, mejoró el sistema de Equipos de Trabajo así como la calidad y se enfocó en el ensamble de *pick ups*.²⁹³

Aunque el Complejo en Silao sufrió paros técnicos durante la crisis del 2008 por la reducción de las exportaciones, debe mencionarse que después de esta el corporativo dirigió la producción de Silao hacia nuevos modelos de *pick up* y colocó sobre la mesa el tema de las camionetas híbridas (energía eléctrica y gasolina). Sin embargo, la crisis no causó fuertes estragos en este Complejo gracias a los precios inferiores de la mano de obra.²⁹⁴

3.3.4 Segunda fase de la tercera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (2008-2019)

A continuación, bajo el periodo al que se constriñó esta investigación (del 2008 al 2019), se presenta el contexto en el que se gestó el proceso de la relocalización productiva en la región económica del TLCAN, así como las repercusiones que tuvo sobre la IAM. Aunque no ha sido posible situar el proceso de la relocalización productiva en una fecha, pudo comprenderse a partir de una serie de paulatinas transformaciones económicas, políticas, sociales, laborales y geográficas, que fueron impulsadas por la firma del TLCAN y por la crisis económica del 2008, dado que ambos momentos dinamizaron la recomposición geográfica de la producción automotriz en América del Norte. Sin embargo, después de la crisis del 2008 pudo constatarse esa paradoja que ha caracterizado esta región económica: se abrieron las fronteras y se aplicó una política comercial regional, pero no se mejoraron, o por lo menos igualaron, las condiciones de vida de los agentes implicados en la producción.²⁹⁵

Si bien en este Tratado se incluyó a México en la cadena de valor regional, de igual forma esta adherencia ha contado con lo que Covarrubias denominó *claroscuros* del TLCAN: ventajas espurias que se han sostenido en la cercanía con Estados Unidos, en políticas estatales que han facilitado la atracción de la inversión, en la mano de obra barata y en la paz

²⁹² General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 13, 26; General Motors de México. «General Motors de México celebra...».

²⁹³ General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 13-14, 26; General Motors de México. «General Motors de México celebra...»; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 89-92.

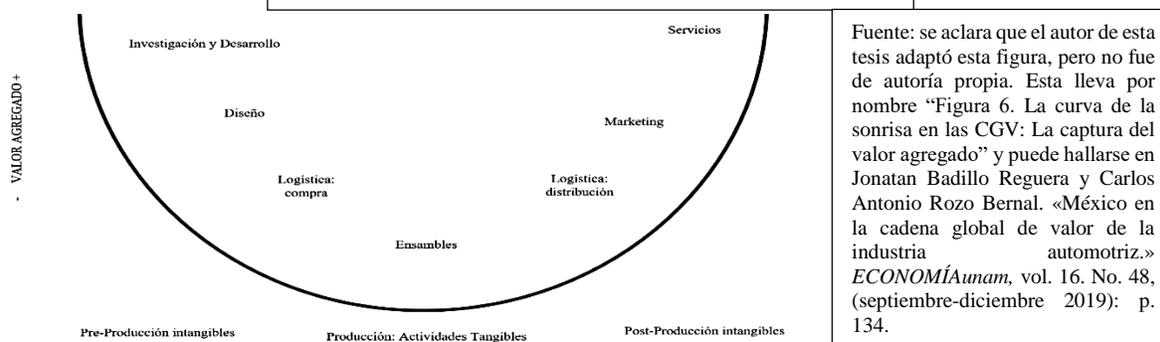
²⁹⁴ Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 89-92; Martínez, García y Santos. «Nuevas formas de...», pp. 158-159.

²⁹⁵ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Dicken. «The State Really...», pp. 169-220; Dicken. «Wheels of change...», pp. 332-366; Juárez. «El concepto de...», p. 131; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Daville. «Relocalización de la...», pp. 37-38.

laboral. Tras la crisis del 2008, México se posicionó como el ganador de esta región económica, pues las empresas, con el ímpetu de reducir algunos costos, cerraron plantas, disminuyeron la producción, trasladaron la producción o localizaron nuevas inversiones al sur de la región del TLCAN, en lo que Indira Romero nombró *southsourcing*. Romero enfatizó que México desplazó a Canadá en cuanto al número de unidades de exportación, debido a la mano de obra barata y a la cercanía geográfica con Estados Unidos. No obstante, remarcó que estas ventajas han sido *a corto plazo y estáticas*, pues en el largo plazo Canadá ha llevado a cabo importantes esfuerzos por incrementar su inversión de I&D en la industria de la proveeduría local. Canadá se ha guiado tanto en las tendencias del capital automotriz internacional como también en las estrictas normas ambientales y de seguridad y, desde luego, en el cambio en las preferencias de los consumidores, al pasar de vehículos de gran cilindraje por vehículos más eficientes en el consumo de combustible.²⁹⁶

En subapartados previos se brindaron varios elementos en los que el lector pudo constatar que la relocalización productiva, por lo menos en el caso mexicano, comenzó a gestarse al interior del país desde la década de los 80 con el traslado o descentralización de la producción de la zona centro a la Frontera Norte y, más tarde, al Bajío y al occidente. Este paulatino traslado se basó en los decretos automotrices, en la firma del TLCAN y en las tendencias del capital automotriz internacional. Desde finales de la década de los 60 pudo notarse el viro en la producción mexicana hacia la exportación y un consiguiente cambio en los modelos productivos y en la organización del trabajo al interior de las plantas y complejos manufactureros extranjeros. Esto significó el tránsito de la *planta integrada* de primera y segunda generación por aquellas que adoptaron el modelo productivo japonés, en donde las armadoras o fabricantes de equipo original (OEM por sus siglas en inglés) han delegado más operaciones a las empresas proveedoras (subcontratistas) y esto ha obligado a que estas últimas adquirieran un carácter global y tuvieran que aportar cada vez más valor agregado a la cadena de valor. Sin olvidar que todos los segmentos (*Tier* 0.5, 1, 2, 3 y 4) de la cadena han funcionado bajo los designios de las armadoras, quienes han gobernado la industria automotriz internacional (véase figura uno y seis).²⁹⁷

Figura 6. La curva de la sonrisa en las cadenas globales de valor



Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta figura, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre "Figura 6. La curva de la sonrisa en las CGV: La captura del valor agregado" y puede hallarse en Jonatan Badillo Reguera y Carlos Antonio Roza Bernal. «México en la cadena global de valor de la industria automotriz.» *ECONOMÍAunam*, vol. 16. No. 48, (septiembre-diciembre 2019): p. 134.

²⁹⁶ Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 120, 128-131; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66.

²⁹⁷ González. *Flexibilidad laboral en...*; Carrillo. «El boom de...», pp. 66-70; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-125.

De vuelta con la IAM, cabe destacar que, la adopción de la orientación exportadora y el que las plantas y complejos manufactureros se ciñeran a los modelos productivos y organizativos similares a los existentes en Estados Unidos o Canadá, prepararon el terreno para, en un primer momento y bajo el auspicio del TLCAN, regionalizar la cadena de valor —más no igualar las condiciones materiales— y, en un segundo momento y como efecto de la crisis del 2008, transferir segmentos, cambiar portafolios de productos, reducir la producción o cerrar plantas en Canadá y Estados Unidos a favor del sur de la región ya fuera en territorio estadounidense, de la zona del *Frost-Belt* hacia la del *Sun-Belt*, como en su prolongación hacia territorio mexicano.²⁹⁸

Recuerde el lector que la industria automotriz en Estados Unidos, previo a la crisis económica del 2008, arrastraba severos problemas, pues, en cuanto a la inversión de I&D se ha referido, la empresa Toyota se había posicionado como líder tanto en el uso de tecnologías híbridas como en la fabricación de autos eléctricos y de hidrógeno. Aunque GM —después de la crisis— comenzó a dirigir su inversión hacia modelos híbridos, fue claro que Toyota le llevaba a las Tres Grandes estadounidenses una ventaja considerable.²⁹⁹

Esta crisis evidenció dos problemas que GM venía arrastrando: a) problemas administrativos en los altos costos por los onerosos sueldos de algunos directivos, concesiones a sus sindicatos en Estados Unidos y Canadá (según Romero, si se sumaban las pensiones y prestaciones de las Tres Grandes asentadas en Estados Unidos, esto arrojaba un salario de 70 dólares la hora, en comparación con los 40 dólares que pagaban las asiáticas asentadas en este país) y una acumulación millonaria de cuatro años en pérdidas fiscales, y b) en cuanto al tema productivo, por un lado, con base en Romero, en las plantas ubicadas en América del Norte hubo un exceso de producción, lo que redujo utilidades y minó la obtención de productos con alta I&D y la mala lectura de GM para transformar sus modelos según las demandas del mercado y las exigencias de la industria automotriz internacional. Por otro lado, GM, con todo y el incremento en el precio del petróleo desde el 2004, descuidó el tema de las preferencias del consumidor por vehículos de mayor eficiencia, sin olvidar el rezago en el uso de I&D que pudiese incentivar tanto el consumo consciente en el gasto del combustible como por las emisiones contaminantes.³⁰⁰

Ante esto, resultó bastante claro que la crisis melló sobre la industria automotriz en Canadá y México, pues, en 2008, en ambos países las Tres Grandes contaban con más de 50 por ciento de participación: 63 por ciento y 50.5 por ciento respectivamente. Sin dejar de lado que las exportaciones tanto de vehículos como de autopartes en ambas naciones se dirigieron mayoritariamente hacia Estados Unidos. En un análisis en profundidad sobre la dependencia entre los tres países firmantes del tratado, fue notorio que Canadá, aunque fuertemente ligado a la producción y consumo de Estados Unidos, ha contado con un

²⁹⁸ Carrillo. «El boom de...», pp. 66-70; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-125; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-68.

²⁹⁹ Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 32-64; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; López. *La Evolución Estratégica...*, pp. 45-65; Juárez. «La crisis de...», pp. 67-122; Arenas, Vera y Soto. «La caída del...», pp. 96-112.

³⁰⁰ *Ídem*.

mercado interno que ha poseído mayor poder adquisitivo; con un parque vehicular, para el 2010, más reciente dado que los requerimientos en cuestiones ambientales y en seguridad han sido más estrictos, con un promedio de 8.5 años de vida; con un sistema financiero estable que ha permitido obtener un vehículo nuevo con más facilidad, y con mayor porcentaje de proveedores domésticos competitivos que han ido desde megaproveedores (*Tier 0.5*), como la empresa Magna International, hasta otras empresas domésticas distribuidas en la cadena de valor.³⁰¹

Por su parte, el consumo interno en México, en los años previos a la crisis, representó poco más de un tercio del canadiense, el parque vehicular era más longevo con un promedio de 16.3 años y el país ha contado con mayores dificultades en el financiamiento para obtener un vehículo nuevo, sin olvidar la limitada capacidad de los proveedores nacionales para generar e invertir en I&D. Recuerde el lector que el modelo económico al que ha respondido la IAM ha mantenido una orientación exportadora, en el cual las empresas asentadas han sido mayoritariamente extranjeras y, al interior de la cadena productiva establecida en el país, estas últimas han adherido mayor valor agregado a la cadena de valor regional. Durante la crisis, cuando disminuyó la demanda de vehículos esto dejó al país en una situación de mayor vulnerabilidad en comparación con Canadá, pues este último —previo, durante y posteriormente a la crisis— continuó invirtiendo en I&D.³⁰²

Antes de continuar con la explicación analítico-contextual bajo la que se agudizó la relocalización productiva en la región del TLCAN, fue necesario, para fines de esta investigación, hacer un breve paréntesis sobre la comparación del desempeño de México y Canadá durante la crisis del 2008. Con apoyo del enfoque de la cadena de valor se logró sustentar la forma económica no íntegra que ha imperado en el país. Las empresas domésticas de proveeduría han expresado su limitada capacidad para adherirse a la cadena de valor regional, debido a que tanto la burguesía nativa como el Estado mexicano han demostrado escasas o nulas capacidades para generar I&D o incapacidad local para producir valor según los estándares de los países capitalistas íntegros en esta región.³⁰³ Para abundar un poco más sobre la forma económica que impera en México se acudió a Álvarez Saldaña:

[...] en cuanto a la formación mexicana encierra una forma económica no íntegra, lo arcaico y vejatorio de su formación, comparándola con la íntegra, se halla siempre presente, permeando toda actividad social. No hay tardía modernización en la forma no íntegra, sino modernización de su producción arcaica. [...] Mientras que en el capitalismo la producción de valor, fabril o industrial (incluido el valor generado en la agricultura), modula a todo medio de producción y trabajo social en general, en la no íntegra la ausencia de producción de valor se suple con la relación que su plustrabajo tiene con éste. Aquí, la producción de mercancías se finca en un proceso de trabajo en el que es imposible generar valor, pero no por ello dejan de relacionarse con él. La característica de estas mercancías es la de adquirir valor, el mismo que tienen sus congéneres íntegras. [...] El trabajo como función humana que produce mercancías es una cosa totalmente distinta a la fuerza de trabajo que en el capitalismo produce valor. [...] La integridad del capitalismo no se da, digamos, en el proceso de trabajo de un capitalista; lo que afecta a uno afecta a todos, pues es la relación social de valor la que vincula a todas las producciones individuales y

³⁰¹ Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 120-131; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 528-537; García. «Historia de la...», pp. 262-299.

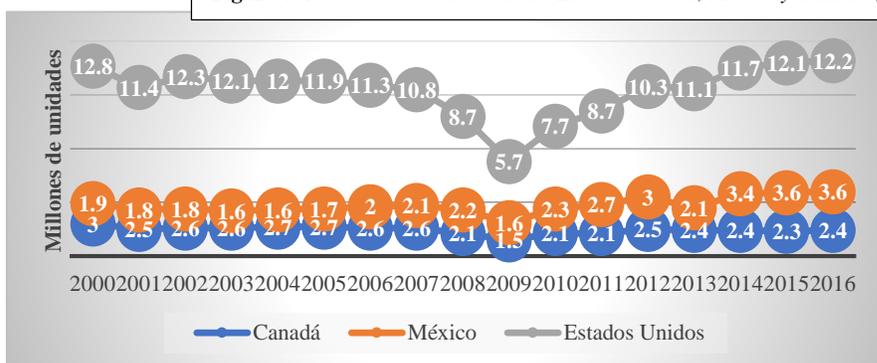
³⁰² *Ídem*.

³⁰³ Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 528-537; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 207-345.

la que indica, por término medio, la cantidad de ganancia que proporcionalmente a su capital le corresponde a cada uno. [...] Pero una cosa es producir valor y otra muy distinta adquirirlo como sucede con la producción no íntegra.³⁰⁴

Sin embargo, aunque la industria automotriz en Canadá contaba con mayores fortalezas que la asentada en México, no por ello fueron menores los impactos de la crisis. Pues las Tres Grandes estadounidenses resintieron más los efectos y, al ser estas responsables de 50 por ciento o más de la producción de vehículos en Canadá o México, sus efectos fueron más profundos en la región del TLCAN. Según Carrillo y Álvarez, esta región económica fue la más afectada al punto de perder 32.4 por ciento de su producción, dado que redujo, en un año (del 2008 al 2009), de 12.9 millones de unidades a 8.7 millones. Empero, en la región del TLCAN, *la producción*, por un lado, y *el mercado interno*, por el otro, se desplomaron en Canadá, Estados Unidos y México. Para el primer rubro, -28.5 por ciento, -34.5 por ciento y -26.9 por ciento; mientras que para el segundo rubro -11 por ciento, -21.2 por ciento y -19.6 por ciento respectivamente. En la figura siete el lector puede constatar lo que representó la crisis en cuanto al número de unidades producidas.³⁰⁵

Figura 7. Producción de unidades en Estados Unidos, México y Canadá (2000-2016)



Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta figura, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre "Figura 1. Producción de vehículos en el área del TLCAN y porcentaje de la producción mundial, 2000-2016" y puede hallarse en Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», p. 2.

Como respuesta ante la crisis, y debido a la importancia de las "Tres Grandes" en la región del TLCAN no solo en cuanto a la producción sino también en la generación de empleos, los gobiernos de Estados Unidos y Canadá destinaron cuantiosos recursos para rescatar a Chrysler y GM. Estos apoyos fueron brindados a GM a cambio de que esta cumpliera con una serie de elementos que, directa o indirectamente, propiciaron la transformación en la composición geográfica y reestructuración económica en la región económica de América del Norte: i) concentrarse en cuatro marcas con más modelos y mejor mercadotecnia; ii) aminorar la brecha de los costos laborales con otras empresas; iii) emplear estratégicamente los recursos del país e incrementar el mercado doméstico estadounidense; iv) reducir costos laborales a partir de disminuir los puestos ocupados, reducir prestaciones a jubilados e incrementar los temporales o ajenos al personal sindicalizado; v) mejorar el servicio al cliente, y vi) incrementar la inversión de I&D.³⁰⁶

³⁰⁴ Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 273, 304-306.

³⁰⁵ Juárez. «La crisis de...», pp. 67-122; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 44-64; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», p. 104; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», p. 65; Álvarez. «Estrategias de reestructuración...», p. 4; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44.

³⁰⁶ Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Juárez. «La crisis de...», pp. 67-122; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 44-64; Dicken. «Wheels of change...», pp. 332-366; Arenas, Vera y Soto. «La caída del...», pp. 96-112.

Para el caso mexicano, el gobierno destinó recursos para un programa de *deschatarización*, cuyo objetivo fue reducir el número de unidades contaminantes. Sin embargo, los resultados fueron escasos, ya que los incentivos fueron bastante modestos y solamente reemplazó 3 por ciento de los autos vendidos en 2008 (alrededor de 33 mil unidades). Mientras que el gobierno mexicano echó a andar un programa para preservar el empleo (de 744 solicitudes se aceptaron 280), Canadá se dio a la tarea de invertir en I&D para incentivar la investigación y proyectos que tuvieran como objetivos: la eficiencia en combustibles, el uso de materiales más ligeros, generar trenes automotrices sostenibles y producir motores más eficientes. Por último, en Estados Unidos se destinaron recursos al programa CARS que ascendieron a los 3 mil millones de dólares y, en 2009, se reemplazaron 750 000 vehículos del parque estadounidense.³⁰⁷

La situación después de la crisis expresó una recuperación acelerada. Según Romero, de los tres países firmantes del tratado, para 2010, México incrementó su producción 50 por ciento, Canadá 38.8 por ciento y Estados Unidos 35.6 por ciento. Las tendencias automotrices tras la crisis del 2008 —cuyo modelo comenzó desde finales de la década de los 60 en la que las OEM's trasladaron segmentos de la producción hacia zonas y luego a países con bajos costos— beneficiaron a México en detrimento de Canadá y de la zona norte de Estados Unidos. Asimismo, la crisis propició la entrada de nuevos y poderosos competidores (China e India) que se adhirieron a los países en los que se concentraba el mayor porcentaje de diseño, innovación y manufactura (Japón, Corea del Sur, Estados Unidos y Europa Occidental). Pero también, durante la segunda década del siglo XXI, han comenzado a surgir otras tendencias por parte de la industria automotriz internacional. Según Carrillo, estas últimas se denominaron como las *megatendencias*, en las que si bien sigue funcionando el traslado de segmentos de la producción hacia países que han permitido ahorrar costos, tanto países como empresas han retomado la importancia de los encadenamientos en la producción, por medio de la inversión y recuperación de la I&D. Los tres rubros de las megatendencias son: i) la digitalización, ii) novedosas regulaciones ambientales y de seguridad en la composición del vehículo y iii) transformaciones en la movilidad y el consumo.³⁰⁸

Con respecto a las tendencias de traslado hacia países con menores costos, Álvarez, Carrillo y Dávalos han referido que este no ha sido un fenómeno del todo nuevo, pero, tras la crisis del 2008, esta práctica se agudizó debido a la expansión territorial paradójica en la región económica del TLCAN. Dávalos expuso que en Canadá la crisis de los años 70 incentivó la reestructuración productiva de las Tres Grandes, el cierre de plantas, el rescate de Chrysler a manos de los gobiernos canadiense y de Estados Unidos, pero, sobre todo, la decisión de las OEM's japonesas de invertir e instalarse en la región de América del Norte. Esto no fue un tema menor, pues el asentamiento de empresas japonesas como Honda, Toyota, Nissan en el sur de Ontario, Canadá y de Estados Unidos, trajo consigo novedosos

³⁰⁷ Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44.

³⁰⁸ Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 44-65; Carrillo. «Tecnologías disruptivas en...», pp. 13-16.

procesos de trabajo y relaciones de producción que incorporaron nuevos proveedores a la cadena de valor canadiense y estadounidense.³⁰⁹

Si bien las armadoras extranjeras decidieron localizarse al sur de Estados Unidos y, tras la firma del TLCAN, expandir el proceso del *southsourcing* hasta México, debe remarcarse que esta expansión territorial no fue bien recibida por sindicatos canadienses y estadounidenses que vieron esta integración como una amenaza sobre sus puestos de trabajo, sus condiciones de trabajo, prestaciones y salarios. Desafortunadamente, y aunque el proceso de la relocalización productiva comenzó en Estados Unidos y Canadá tras la crisis de los 70 con la localización de las empresas extranjeras al sur de Estados Unidos o para el caso mexicano con la descentralización del centro a la Frontera Norte, la crisis del 2008 agudizó y materializó las advertencias que hicieron los sindicatos de Canadá y Estados Unidos.³¹⁰

Como claramente han expuesto Álvarez y Carrillo, la relocalización productiva de la industria automotriz debe comprenderse no solo en los impactos en los territorios, sino también como un proceso de reestructuración económico y productivo. Esta reestructuración puede darse en el portafolio de productos, en el incremento de unidades en un sitio o, por el otro lado, en la disminución de unidades en otro lugar para así impedir que se cancele la producción. El proceso de la relocalización productiva debe entenderse a partir de otros factores como el costo salarial, los costos de transporte y logística, el tema fiscal y la disponibilidad de mano de obra según las necesidades de las empresas.³¹¹

Para el caso estadounidense, los cambios en la geografía del automóvil desembocaron en que la IED tendió a trasladarse hacia el sureste y, con ello, se generó demanda e incrementó la población; se halló el tema de los apoyos brindados por los gobiernos sureños para el asentamiento de IED; la búsqueda de regiones subnacionales al sureste en donde las empresas extranjeras lograron evadir contratos colectivos, sindicatos y esquemas salariales estandarizados; la competencia voraz a la que han estado expuestas las Tres Grandes, y el advenimiento de la organización del proceso productivo a partir de cadenas de valor regional y global que permitieron diseminar los segmentos de la producción, en donde ha podido observarse cierta inversión de I&D en México.³¹²

En cuanto a la reconfiguración de la región del TLCAN, con base en Álvarez y Carrillo, entre el 2007 y el 2011 fue posible apreciar, de un total de seis zonas, cambios positivos o pérdidas considerables. La primera zona (*Frost-Belt*) estaba compuesta por seis estados en Estados Unidos que han pertenecido a la zona industrial tradicional (Illinois, Indiana, Michigan, Wisconsin, Minnesota y Ohio). La segunda zona (*Sun-Belt*) estaba formada por diez estados relativamente nuevos (California, Texas, Luisiana, Alabama, Georgia, Kentucky, Tennessee, Missouri, Kansas y Carolina del Sur). La tercera zona estaba

³⁰⁹ Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 117-120; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-105.

³¹⁰ Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-67; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-123; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44.

³¹¹ Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-67; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-123.

³¹² Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-67; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-123; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 117-120; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 174, 188.

integrada por estados que tuvieron su auge durante la primera etapa del desarrollo de la IAM (Puebla, Estado de México y Morelos). La cuarta zona se conformaba por dos estados en los que se asentaron plantas durante la segunda etapa del desarrollo de la IAM (Coahuila y Sonora). La quinta zona estaba compuesta por estados donde se asentaron plantas y complejos durante la primera y segunda fase de la tercera etapa de la IAM (Baja California, Aguascalientes, Guanajuato, San Luis Potosí y Jalisco). Finalmente, la sexta zona estaba formada por Ontario, Canadá (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapa tres).³¹³

En el mapa tres pudo apreciarse que México fue el ganador de la región tras la crisis, ya que incrementó casi medio millón de unidades. Tuvieron resultados positivos tanto los estados en donde se asentaron las plantas de la primera etapa del desarrollo de la IAM como los estados en donde se asentaron las plantas durante la tercera etapa de la IAM. Estados Unidos fue el gran perdedor, pues redujo 2.2 millones de unidades. Sin embargo, se subraya que si bien se redujo la producción en las dos zonas (*Frost-Belt* y *Sun-Belt*), el golpe más duro lo recibieron las empresas asentadas en el norte de este país. En cuanto a Canadá, pudo apreciarse también una reducción drástica en la producción. Este análisis permitió explicar que la relocalización productiva no fue el mero cierre o traslado de plantas o de líneas productivas, sino que pudo gestarse con el aumento o disminución de la producción, con el reemplazo de un modelo o la modernización de alguna planta, según las tendencias automotrices de la época histórica y económica.

En lo que atañe a los cambios en la producción como parte de la relocalización productiva, según Álvarez y Carrillo, entre el 2007 y el 2015, el número de vehículos en Canadá se redujo de 2.5 millones a 2.2 millones. Solo cerró definitivamente una planta de Ford en St. Thomas, aunque la planta de GM en Oshawa redujo considerablemente su producción y cerró definitivamente en 2019. En cuanto a México, en este mismo periodo, la producción creció 71 por ciento y rebasó desde el 2008 a Canadá como segundo mayor ensamblador de la región. Destacaron puntualmente el Estado de México (GM, Ford y Fiat-Chrysler) y Silao, Guanajuato (GM, Volkswagen, Honda, Mazda y Toyota), ya que albergan plantas de las tres etapas del desarrollo de la IAM. Aunque fue notorio el crecimiento de San Luis Potosí desde la llegada del último Complejo de GMM en 2006, como también por el arribo de la BMW en 2014.³¹⁴

La recomposición geográfica en Estados Unidos afectó en mayor medida a las empresas más antiguas, ya que fueron las plantas asentadas en la zona de Los Grandes Lagos (Chicago, Delaware, Illinois, Indiana, Michigan, Minnesota, Ohio, Virginia y Wisconsin) las que se vieron más afectadas. Únicamente, el estado de Indiana, que hasta el 2015 albergaba plantas de GM, Honda, Subaru y Toyota, logró crecer. El resultado en el sur fue un tanto

³¹³ Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 105-110.

³¹⁴ Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 70-78; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», p. 171, 180; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; EFEUSA. «GM confirma a sindicato canadiense el cierre de la planta de Oshawa.» 8 de enero de 2019. *Agencia EFE*. Recuperado el 2 de junio de 2021. <<https://www.efe.com/efe/usa/patrocinada/gm-confirma-a-sindicato-canadiense-el-cierre-de-la-planta-oshawa/50000205-3861382>>.

diferente, dado que, de los estados que alojaban la industria automotriz (Alabama, California, el sur de California, Georgia, Kansas, Kentucky, Luisiana, Mississippi, Missouri, Tennessee y Texas), únicamente Luisiana perdió su producción, y Missouri y California redujeron fuertemente la misma. Por otro lado, los estados que tuvieron una producción muy elevada fueron Carolina del Sur (debido a BMW y a Mercedes Benz) y Georgia (por Hyundai y Kia), con crecimientos de 138 por ciento y 218 por ciento respectivamente.³¹⁵

Durante el periodo del 2007 al 2015, esta región quedó asentada de la siguiente forma: las empresas más importantes en la zona del TLCAN eran oriundas de Alemania, Japón, Corea del Sur y de Estados Unidos destacó GM; México fue el único que no cerró plantas sino que incrementó la producción; tras la crisis el modelo de mayor cilindraje viró hacia modelos más eficientes; en Estados Unidos y Canadá se fabricaban vehículos de alta gama, mientras que en México de media y baja, y, por último, la producción en Estados Unidos ha estado apoyada por empresas japonesas y alemanas. Según la CEPAL, la producción de vehículos de exportación en México, entre 1990 y el 2016, incrementó de 34 por ciento a 80 por ciento. La participación en la producción en la región del Tratado, entre el 2005 y el 2016, se redujo en Estados Unidos de 73.2 por ciento a 67.1 por ciento, mientras que en México incrementó de 10.3 por ciento a 19.8 por ciento. Tras la crisis, México ha recibido importantes sumas de IED —principalmente de empresas estadounidenses, japonesas y alemanas—, no solo por su mano de obra, sino también por las facilidades previamente mencionadas. La IED que la IAM ha percibido, entre 1999 y el 2016, tanto de empresas fabricantes como de sus proveedoras, ha sido de 51.200 millones de dólares, cifra que representó 11 por ciento del total de IED en México, y dos tercios de esta cifra perteneció a las proveedoras y un tercio a los fabricantes de vehículos ligeros.³¹⁶

Asimismo, la reconfiguración productiva de la geografía automotriz posibilitó el arribo de megaproveedores (*Tier 0.5*) y proveedores de primer nivel (*Tier 1*) como Robert Bosch, Magna International, Halberg, Delphi, Caterpillar, entre otros. Para el 2016, 90 por ciento de las principales proveedoras extranjeras tenía presencia en México y la mayoría de estas pertenecían a empresas estadounidenses, japonesas y alemanas. El valor de las autopartes que se produjeron en México pasó de 41.200 millones de dólares en 2009 a 88.400 millones en 2016. En cuanto a las exportaciones de las autopartes, también se consiguió un aumento sustancial de 9.298 millones de dólares en 2009 a 26.273 millones en 2016. A pesar de estas cifras, se subraya que los proveedores nacionales no han contado con la capacidad material para adherirse a la cadena de valor, sin embargo, hasta 2017, el país contaba con 28 Centros de I&D, 13 privados y pertenecientes a los fabricantes (OEM's) o a los proveedores, siete al sector público, siete a Centros académicos y uno de carácter mixto. Estos Centros, aunque han logrado integrar objetivos comunes, también han sido bastante dispares en cuanto al personal y a las áreas de conocimiento, sin mencionar que estas han requerido grandes

³¹⁵ Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 70-78.

³¹⁶ Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 70-78; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 163-193.

cantidades de inversión, ya que las investigaciones han girado en pos de las megatendencias automotrices. Sobre esto último, se subraya que la IAM contemporánea no habría podido llevarse a cabo sin la inversión del capital internacional, pero se manifestó el papel predominante que ha desempeñado el Estado mexicano, por medio del gobierno, a través de sus funciones económicas, mediante sus aparatos educativos y centros académicos.³¹⁷

El proceso de la relocalización productiva no inició con la crisis del 2008 o, incluso, con la firma del TLCAN en 1994. Ha sido un proceso político e histórico de mediana duración. No obstante, a partir del incremento constante del número de unidades ensambladas y de empleos en México, así como el arribo de nuevas OEM's y, con estas, megaproveedores y proveedores de primeros niveles, fue posible mencionar que las empresas extranjeras asentadas en México han sido las *ganadoras*, a costa de la brecha salarial de la industria terminal y de las autopartes entre los tres países. Las empresas, con apoyo del marco jurídico que ha envuelto este Tratado, con los avances tecnológicos y con la misma globalización, han tenido la capacidad de asentarse en diferentes zonas de una misma región que les han permitido enfrentar la competencia externa: aquí yace la importancia del territorio mexicano en la región económica de América del Norte.³¹⁸

En los últimos años, el proceso de la relocalización productiva ha desempeñado un tema central que no solo ha concernido a empresarios y la academia, sino también ha permitido la articulación del sentir de los trabajadores y sindicatos canadienses y estadounidenses. Desde la firma del TLCAN, trabajadores de estos dos países no vieron con buenos ojos el ingreso de México a esta región económica, debido a que presentían consecuencias adversas no solo en cuanto a la precarización de sus condiciones de vida y de trabajo, sino también a la pérdida de empleos.³¹⁹

Desafortunadamente, estos miedos (la precarización y la pérdida de empleos) se han convertido en realidad. Una realidad que vino emparejada con el cambio de época, y cuyas características pueden encontrarse en los cambios tecnológicos y en la globalización. El advenimiento de las revoluciones tecnológicas y de la globalización aunque han generado resultados positivos como la conectividad o la mutación cognitiva y corporal de la humanidad, también, y de forma opuesta, han generado una *vecindad forzosa*, en la cual, el *otro*, por ser distinto a *mí*, ha resultado incómodo; tampoco han igualado las condiciones de los trabajadores, sino que ha incrementado la brecha entre países del TLCAN, y, por consecuencia, han cuestionado la capacidad del Estado para controlar el convulso escenario contemporáneo. La *vecindad forzosa* pudo ilustrarse con la integración de México, ya que este, al fungir como plataforma de exportación, se ha transformado tanto en el *otro* incómodo

³¹⁷ Véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 163-193; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-36.

³¹⁸ Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Dávalos. «La industria automotriz...», p. 127; Dussel y otros. «La renegociación del...», pp. 3-78; Dávalos. «Cadenas globales de...», p. 242.

³¹⁹ Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 117-120.

para los trabajadores estadounidenses y canadienses, como también en el *otro* incómodo por la forma económica capitalista no íntegra que impregna la formación social mexicana.³²⁰

Aunque esta investigación ha expresado que el Estado ha jugado un papel predominante en el establecimiento de la IAM, no ha sido menos cierto que las revoluciones tecnológicas y la globalización han generado un efecto paradójico sobre el Estado, dado que han erosionado algunas funciones que incumbían a lo político. Los cambios tecnológicos — en consonancia con la globalización— han propiciado la movilidad del capital, la desterritorialización de la producción y la pérdida o delegación de funciones políticas y económicas del Estado.³²¹

Esta erosión de las funciones del Estado pudo ejemplificarse con la IAM, puesto que los decretos automotrices que promulgaba el presidente funcionaban como el marco jurídico de la industria automotriz en el país, pero desde la integración económica de México a la región económica de América del Norte en 1994 ha sido el TLCAN, ahora T-MEC, el marco regulatorio de esta industria en toda la región económica. Sin embargo, esta desterritorialización de la producción y de ciertas actividades del Estado se han interpretado de manera paradójica. La paradoja radica en que los problemas han devenido globales, pero el Estado ha condensado una formación social específica. La erosión en las funciones del Estado, aunado a los problemas de carácter global, han ejemplificado cierto *naufragio de las civilizaciones*, en donde estas últimas, además de la inmensidad y la complejidad de los grandes problemas actuales, han navegado sin un norte y sin luz.³²²

Este naufragio en la oscuridad, como un sentido de orfandad por parte de los trabajadores en la región del TLCAN, pudo encontrarse en las huelgas que sostuvieron trabajadores canadienses (en 2017) y estadounidenses (en 2019), en las cuales su lucha se volcó en mejorar sus salarios y sus prestaciones, así como en impedir el cierre o traslado de la producción hacia territorio mexicano.³²³

Sin embargo, es menester mencionar que en caso de no conseguir una brújula o, por lo menos, naufragar con la luz encendida, ha existido la posibilidad de que estos sentimientos pudieran transferirse a la *memoria colectiva* mediante dos usos. Por un lado, un uso político hacia el futuro y, por el otro, un uso reflexivo. Según Svetlana Boym, Sophie Gaston y Sacha Hilhorst, el primer uso ha hecho referencia a la nostalgia reparadora o restaurativa (*restoration nostalgia*), como aquella en la que se ha buscado el restablecimiento del pasado en el presente, ya que se consideró al pasado como algo idílico o perfecto. En cuanto al

³²⁰ Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 117-120; Alessandro Baricco. *The Game*. Barcelona: Anagrama, 2019. pp. 13-38; Zygmunt Bauman. *Extraños llamando a la puerta*. Diegoan, 2016. pp. 12, 35, 37-49; Zygmunt Bauman. *Retrotopía*. ePub: Titivillus, 2017. pp. 60-94; Yuval Harari. *21 lecciones para el siglo XXI*. España: Edit. Debate, 2018.

³²¹ Bauman. *Extraños llamando a...*; Bauman. *Retrotopía...*, pp.18-27.

³²² Bauman. *Extraños llamando a...*; Zygmunt Bauman. *Retrotopía...*, pp.18-27; Amin Maalouf. *El naufragio de las civilizaciones*. Madrid: Alianza edit., 2019; Baricco. *The Game...*, pp. 13-38.

³²³ AP. «GM amenaza con...»; Editor Web. «Inicia GM producción...»; Redacción Sin Embargo. «Trabajadores de GM...»; Bloomberg. «GM trasladará producción...»; Tolentino. «El Chevrolet Onix...»; Austen. «México es el...»; Expansión. «¡Se acabó! Los trabajadores de General Motors terminan con 50 días de huelga.» 25 de octubre de 2019. *Expansión*. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://expansion.mx/empresas/2019/10/25/se-acabo-los-trabajadores-de-general-motors-terminan-con-50-dias-de-huelga>>.

segundo, la nostalgia reflexiva (*reflective nostalgia*) se ha enfocado en una cavilación entre la historia y la irreversibilidad del tiempo y no en su restablecimiento.³²⁴

Ante este escenario tan complicado, se pregunta el lector: ¿esto qué tiene que ver con la relocalización productiva? La respuesta yace en que este concepto cobró relevancia durante la candidatura y administración del expresidente estadounidense Trump. El exmandatario logró encasillar sus promesas en un discurso meramente nostálgico restaurativo, en el que buscó recrear la década de los 50 y 80 estadounidense con su frase *Make America Great Again*. Estas promesas estuvieron enfocadas hacia grupos específicos (por ejemplo estados con tradición automotriz) y regiones subnacionales determinadas (como la zona del *Frost-Belt* y del *Rust-Belt*), pero, entre sus promesas, destacó la relocalización productiva y, por consecuencia, la renegociación y modernización del TLCAN para así frenar el traslado o inversión de empresas estadounidenses en México. Detener este traslado fue lo que se ha entendido como *reshoring* o devolver las plantas, segmentos de la producción y los empleos hacia el país de origen. En este caso de México hacia Estados Unidos.³²⁵

La importancia de la promesa para frenar la relocalización productiva fue directa para los trabajadores de la industria automotriz en Estados Unidos. Según Carrillo y Álvarez, durante las elecciones presidenciales del 2016, se observó una elevada inclinación porcentual hacia la candidatura de Trump en 15 de los 19 estados donde se concentraba la industria automotriz. Una vez ganada la elección, estas promesas quedaron plasmadas no solo en la renegociación del Tratado, ahora T-MEC, sino también cuando Ford, en 2017, canceló su inversión en San Luis Potosí, México. Pero también existieron amenazas del exmandatario estadounidense hacia la GM, dado que, de invertir más en México que en Estados Unidos, esta tendría que pagar un impuesto extra.³²⁶

Aunque el gobierno de Trump no pudo considerarse como uno que renunció del todo a las reglas del juego democrático, sí fue posible verlo como uno con cierta actitud más moderada, o hasta por momentos desafiante, sobre la globalización productiva. Las acciones de Trump fueron un intento por recuperar algunas funciones del Estado, regresar fragmentos de la cadena productiva hacia Estados Unidos e interrumpir ciertos procesos productivos en la región del TLCAN. Con apoyo de Dídimo Castillo pudo entenderse el arribo de Trump al poder a partir de tres elementos: a) un cambio en la forma de Estado y de la fracción hegemónica que controlaba el gobierno y sus instituciones; b) la crisis social estadounidense que venía arrastrándose desde el 2008 durante el gobierno demócrata de Barack Obama, y c) como una voz que logró articular los reclamos de grupos vulnerables como la clase media y los trabajadores de cuello azul. Estas conjeturas de Castillo se manifestaron en dos momentos

³²⁴ Bauman. *Retrotopía...*, p. 60; Svetlana Boym. *The future of nostalgia*. New York: Basic Books, 2001. pp. 34-36; Gaston y Hilhorst. *Nostalgia as a...*, pp. 31-34.

³²⁵ Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 76 y 78; Dávalos. «Cadenas globales de...», pp. 228-229; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 131-132; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», p. 193; Gaston y Hilhorst. *Nostalgia as a...*, pp. 31-35; Alejo. «Make America Great...», pp. 185-207; Llano. «¿Cómo traducir 'Make...?»; Harari. *21 lecciones para...*, pp. 30-31.

³²⁶ Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 76, 78; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 190-195.

que exhibieron el recelo estadounidense hacia los resultados de la globalización: i) la retirada de Estados Unidos del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP por sus siglas en inglés) y ii) la renovación del TLCAN.³²⁷

Trump se concentró en los trabajadores automotrices de Estados Unidos, ubicados en la región subnacional del *Frost-Belt* (al norte de Estados Unidos y al sur de Ontario, Canadá) como aquellos que resintieron los efectos globalizadores así como la integración de México a la región económica del TLCAN. Es decir, durante su campaña electoral, Trump utilizó la relocalización productiva como *denominador común* que posibilitó articular la nostalgia restaurativa de los trabajadores de cuello azul asentados en la región tradicional de la industria automotriz en Estados Unidos sobre ciertos temas focalizados y, así, capitalizar su apoyo en la contienda electoral. En cuanto a los temas, uno que, desde el 2015, tuvo más revuelo durante su campaña y administración, fue el de la renegociación, o hasta cancelación, del TLCAN. Durante la veda electoral, el exmandatario lo llamó *desastroso* o *el peor de todos en Estados Unidos*; comentó que apelaría al artículo 2205 para su cancelación, y que llevaría a cabo el incremento arancelario, de 35 por ciento, de las importaciones de México. Una vez ganada la elección, sus propuestas bajaron paulatinamente de intensidad.³²⁸

El 18 de mayo de 2017, el gobierno estadounidense solicitó al Congreso de su país comenzar las negociaciones entre México y Canadá con el objetivo de actualizar el Tratado. Durante el mes de noviembre de 2018, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, concluyó la revisión del ahora llamado T-MEC, el cual se formaba de 34 capítulos y entró en vigor el 1 de julio de 2020. Entre los cambios más relevantes, para efectos de esta tesis, se destacaron el artículo cuatro concerniente a las reglas de origen y el 23 abocado a los temas laborales. En cuanto a las reglas de origen, un vehículo generado en la región solo podría ser exportado libre de aranceles siempre y cuando cumpliera con cuatro rubros: i) el valor del contenido regional (VCR); ii) reglas de origen por productos; iii) procedencia del acero y del aluminio; iv) el valor del contenido laboral (VCL).³²⁹

Sobre el VCR, a partir del método de valor de transición (MVT) aunque también del método del costo neto (MCN) se incrementó el contenido en vehículos ligeros (según el MCN) de 66 a 75 por ciento en tres años, mientras que los vehículos pesados incrementaron de 60 a 70 por ciento.³³⁰ En lo que atañe a las reglas de origen para componentes o autopartes *específicos* se dividió en tres: esenciales, principales y complementarias. Las partes *esenciales* que tuvieron que alcanzar 75 por ciento de VCR, en el plazo de tres años, fueron:

³²⁷ Harari. *21 lecciones para...*; Bauman. *Retrotopía...*, p. 26; Dávalos. «Cadenas globales de...», pp. 228-229; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 131-132; Gaston y Hilhorst. *Nostalgia as a...*, pp. 31-35; Castillo. «¿Estados Unidos contra...», pp. 43-64; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 76, 78.

³²⁸ Dídimo Castillo Fernández. «¿Estados Unidos contra...»; Dussel y otros. «La renegociación del...», pp. 7-8; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 194-195.

³²⁹ Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 194-195; Arteaga, Marcial y Ortiz. «El T-MEC...», pp. 17-21; Taku Okabe. «Nueva regla de origen en el T-MEC.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 4, no. 18 (abril-junio 2019): pp. 53-57; Alejandro Encinas Nájera, y otros. *Legitimación de Contratos Colectivos de Trabajo: la llave de acceso al nuevo modelo laboral (guía de acción)*. México: Gobierno de México. Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Febrero de 2021. p. 6.

³³⁰ Para una definición sobre el costo neto y sobre el valor de transacción véase Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). *Capítulo 4 Reglas de Origen*. s.f. pp. 4-2, 4-5. Recuperado el 11 de enero de 2021. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/560549/04_ESP_Reglas_de_Origen_CLEAN_Junio_2020.pdf>.

ejes, carrocerías y chasis, motores, sistemas de dirección, sistemas de suspensión, transmisiones y baterías de litio. En cuanto a las partes *principales* cuyo valor tuvo que alcanzar 70 por ciento del CVR fueron las siguientes: rodamientos, partes de la carrocería, sistemas de freno, parachoques, aire acondicionado, paneles de control, motores eléctricos, componentes del motor y la transmisión, escapes, sistemas de combustible, parabrisas, partes interiores, componentes de seguridad, asientos, llantas y rines. Las partes *complementarias* que debieron adquirir 65 por ciento de VCR fueron: equipo de audio y telemando, partes autónomas, cinturones, cámaras y monitores, convertidores catalíticos, cerraduras electrónicas, volantes, paneles de instrumentos, iluminación, cerraduras, controles de equipo y de medición, motores, paneles de plástico, equipos reguladores, interruptores, válvulas y juegos de cableado (véase tabla 12).³³¹

Tabla 12. VCR para productos en contenido neto (solo para vehículos ligeros)					
	Método de cálculo	2020	2021	2022	2023
Partes Esenciales	MCN	66 por ciento	69 por ciento	72 por ciento	75 por ciento
Partes Principales	MCN	63.5 por ciento	65 por ciento	67.5 por ciento	70 por ciento
Partes complementarias	MCN	62 por ciento	63 por ciento	64 por ciento	65 por ciento

Fuente: elaboración propia a partir de Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). *Capítulo 4 Reglas de...*, pp. 4-B-1-19—4-B-1-45; Arteaga, Marcial y Ortiz. «El T-MEC y...», pp. 17-21; Okabe. «Nueva regla de...», pp 53-55.

A partir de la entrada en vigor del T-MEC, los fabricantes tuvieron que calcular el VCR para autos o partes en función del promedio del año, trimestre o mes fiscal. Es crucial remarcar que los vehículos que no tuvieran este contenido no podrían ser considerados productos de la región. Por otro lado, fue posible observar el incremento del porcentaje calculado y que la mayoría de los componentes esenciales habrían de generarse en la región, salvo las baterías *avanzadas* (litio). Un elemento positivo de las reglas de origen fue que el cálculo de las partes esenciales pudo generarse como un solo producto, es decir, si algún componente esencial no alcanzaba 75 por ciento, podría compensarse con otros componentes esenciales.³³²

En cuanto a la procedencia del acero y del aluminio, un vehículo solo sería originario si 70 por ciento o más del acero comprado el año previo, provino de la región de América del Norte. Esto abrió oportunidades para nuevas empresas situadas en México como para la burguesía nativa, pues han surgido nuevos productos del acero que han requerido tecnología muy avanzada, por lo que, al no generarse en el país, podría actuar en detrimento de la producción y ser calificado como producto no originario. Con respecto al VCL, el nuevo Tratado estableció que 40 por ciento del valor agregado para vehículos ligeros y 45 por ciento de los vehículos pesados tendrían que provenir de *zonas* en América del Norte que ofrecieran salarios de 16 dólares por hora. Esto no consideró prestaciones y se refirió a los trabajadores implicados en la línea de la producción o de autopartes, es decir, no tomó en cuenta salarios de I&D, ingeniería o administrativos. Para calcular el VCL, que tuvo que lograrse para el 2023, se tomaron en cuenta 25 puntos porcentuales de salario alto en material y gasto de

³³¹ Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). *Capítulo 4 Reglas de...*, pp. 4-B-1-19—4-B-1-45; Arteaga, Marcial y Ortiz. «El T-MEC y...», pp. 17-21; Okabe. «Nueva regla de...», pp 53-57.

³³² *Ídem*.

manufactura, diez puntos en gasto de I&D, tic's o desarrollo de *software* y cinco puntos en ensamble. Sobre los cinco puntos de ensamble, se dio un crédito no mayor de cinco puntos porcentuales, siempre y cuando el productor tuviera una planta de motores, transmisiones, baterías de litio o contratos largos con plantas en las zonas de América del Norte con un salario promedio de 16 dólares.³³³

En lo que atañe al tema del VCL, este fue muy importante porque permitió observar otra medida para promover el retorno o redirigir las inversiones hacia Estados Unidos. Las armadoras se han visto en la siguiente disyuntiva: o pagaban salarios más elevados para responder de manera óptima al VCL o tendrían que pagar los impuestos de exportación. Sin embargo, durante una entrevista que la *Revista Expansión*, mediante la plataforma *YouTube*, le hizo al entonces director del Consejo Consultivo Estratégico de Negociaciones del Consejo Coordinador Empresarial (CCE), Moisés Kalach, quien desempeñó el papel como representante de los empresarios en la negociación del T-MEC (en el famoso *Cuarto de Junto*), enfatizó que el acuerdo no pudo catalogarse como beneficioso para el país, aunque haya modernizado capítulos y añadido otros como el laboral y el ambiental. Acentuó el tema de los salarios y manifestó algo que el autor de esta tesis ha expuesto exhaustivamente: de poco ha servido que México haya firmado más de 40 tratados comerciales y rebasado a Canadá en el número de unidades ensambladas, sino ha logrado desplegar la capacidad local para generar valor e integrarse a la cadena de valor regional.³³⁴ En palabras de Kalach:

Realmente [...] no hay un texto que nos obligue a cambiar salarios. El 25 por ciento de las partes de los autos, dentro de un 40, el 15 por ciento puede ser innovación y desarrollo. El 25 por ciento tienen que venir de partes que se produjeron en zonas de salarios altos. Entonces, realmente no tiene que ver con los salarios, sino hace una referencia a las zonas. Dicho de otra forma, Canadá y Estados Unidos aportarán 25 por ciento de las partes de los autos. Cosa que ya hacen hoy. El 70 por ciento de los autos que exportamos hoy, ya tienen las partes de Canadá y de Estados Unidos incluidas en este [...] número. Entonces, creemos que es más una referencia mal puesta, sí puede ser un tema [...] digamos de una visión de más largo plazo de lo que tenemos en nuestro país de subir los salarios, pero nunca [...] íbamos a aceptar subir los salarios de forma artificial. Por otro lado, no nos gusta porque no acaba de ser libre, libre comercio. [...]

Los acuerdos comerciales no resuelven todos los problemas de un país. Creímos que sí lo iban a hacer hace 25 años, pero no lo resuelven. Lo resuelve la educación, lo resuelve [...] un país que [...] crece más ordenadamente, lo resuelve el Estado de derecho y son cosas que no hemos hecho bien. [...] Como país tenemos que darnos cuenta que tenemos estas oportunidades de pertenecer a un club muy exclusivo. [...] Pero si no hacemos la tarea en casa, no se va a poder [...] lograr. Entonces, yo creo que el Tratado ha sido muy bueno. Trae disciplinas, trae un orden en el mercado. Trae un fomento a las inversiones, una seguridad a las inversiones, pero no es mágico y no hace todo. Hagamos las dos cosas y [...] tendremos un mejor país.³³⁵

³³³ Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). *Capítulo 4 Reglas de...*, pp. 4-B-1-24—4-B-1-28; Arteaga, Marcial y Ortiz. «El T-MEC y...», pp. 17-21; Okabe. «Nueva regla de...», pp. 55-56.

³³⁴ Expansión. «El T-MEC no es 100% beneficioso para México: Moisés Kalach.» 26 de octubre de 2018. *YouTube*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www.youtube.com/watch?v=6M0pZ5dhN-s>>; Digital Post. «¿Qué es el «Cuarto de Junto» y por qué todo el mundo quiere estar ahí?» s.f. *Digital Post*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://digitalpost.com.mx/noticias/noticias-nacionales/que-es-el-cuarto-de-junto-y-por-que-todo-el-mundo-quiere-estar-ahi/>>; Ivette Saldaña. «Renuncia Kalach al Cuarto de Junto.» 5 de marzo de 2020. *El Universal*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www.eluniversal.com.mx/cartera/tu-cartera/por-diferencias-con-la-4t-renuncia-kalach-al-cuarto-de-junto>>; Redacción El Economista. «Moisés Kalach le dice adiós al Cuarto de Junto, que acompañó al gobierno en la negociación del T-MEC.» 6 de marzo de 2020. *El Economista*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www.economista.com.mx/empresas/Moises-Kalach-le-dice-adios-al-Cuarto-de-Junto-que-acompano-al-gobierno-en-la-negociacion-del-T-MEC-20200306-0067.html>>; Ana Gabriela Jiménez Cubría. «Cuarto de Junto, el brazo negociador de la IP en el TLCAN.» 16 de agosto de 2017. *Economíahoy.mx*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www.economiahoy.mx/economia-eAm-mexico/noticias/8553870/08/17/-Cuarto-de-Junto-el-brazo-negociador-de-la-ip-en-el-TLCAN.html>>.

³³⁵ Expansión. «El T-MEC no es 100% beneficioso para México: Moisés Kalach.» 26 de octubre de 2018. *YouTube*. Véanse del minuto cuatro con 25 segundos al minuto cinco con diecisiete segundos y del minuto nueve con un segundo al minuto nueve con 45 segundos. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www.youtube.com/watch?v=6M0pZ5dhN-s>>.

Sobre el artículo 23 del T-MEC, y como se ha visto durante toda la tesis, el tema laboral ha sido sumamente complejo. Según Xelhuantzi López, tanto la firma del TLCAN como su modernización con la firma del T-MEC fueron negociaciones del gobierno mexicano y de representantes patronales con inversionistas y políticos canadienses y norteamericanos. El denominador común, a pesar de que México se ha insertado por medio de IED en la cadena regional de valor, se ha sostenido en los bajos salarios y en la paz laboral.³³⁶

Estos dos elementos han sido los *pilares del proyecto laboral* que el Estado mexicano, a través del gobierno y sus funcionarios, ha gestionado desde 1925 hasta la integración regional auspiciada en el *dumping* social. Sin embargo, como claramente expresaron Arteaga, Ramos y Reyes, estas impresionantes transformaciones que han acaecido en la IAM, si bien no podrían entenderse sin el factor trabajo, tampoco podrían comprenderse sin el papel de los sindicatos. Estos últimos han desempeñado el papel como un mecanismo, impulsado desde lo político, para mantener las condiciones de trabajo en concordancia con las necesidades empresariales, pero, sobre todo, han permitido la cohesión de una formación social por parte del Estado para evitar su resquebrajamiento y el conflicto político entre clases.³³⁷

El esquema laboral ha sido la fragmentación de los sindicatos y el modelo contractual ha continuado bajo el CPP. En cuanto a la fragmentación sindical, esta pudo encontrarse fácilmente en la IAM. Según Covarrubias y Bouzas, en 2013, existían 978 CCT registrados en 27 de 32 estados y alrededor de 408 sindicatos, de los cuales gestionaban más de un contrato. El resultado ha sido un *mosaico* sindical, en el que se han hallado algunos casos que repetían su representación en otras plantas o estados de la república. Este ha sido el caso de la CTM o la CROC, que han funcionado como ejecutores de las políticas de clase por parte del Estado mexicano. En lugar de buscar una homologación de las condiciones de trabajo y de la producción, su papel ha sido el de propiciar beneficios empresariales en detrimento de los trabajadores.³³⁸

Más que clasificar al sindicalismo mexicano como corporativo, de protección patronal o, con base en las valiosísimas aportaciones de Xelhuantzi López, en su descomposición total bajo un esquema delincencial, se consideró, a partir del marco teórico empleado, comprenderlo como un aparato de Estado que ha sido coherente con la forma económica capitalista no íntegra mexicana. Recuérdesse que una de las características del modo de producción capitalista no íntegro mexicano ha sido su incapacidad material, históricamente hablando, para estandarizar las relaciones de producción y los procesos de trabajo y, por consecuencia, generar valor. El sindicalismo en México ha propiciado la

³³⁶ Marinero. «...Nuestra lucha es...», pp. 39-66; Xelhuantzi. *101 años de control...*, pp. 328-330; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66.

³³⁷ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 92; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», p. 102; Expansión. «El T-MEC no...».

³³⁸ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 92; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Sánchez. *La precarización laboral...*; Esparza. «La reforma laboral...»; Admin. «Más del 90%...»; Carrasco. «Más del 90%...»; Martínez. «Iniciativas de Ciudadanos...».

liquidación de uno de los instrumentos que, de concretarse, podría generar la paulatina transición del modo de producción capitalista no íntegro al íntegro: la negociación colectiva. La negociación colectiva, como expresó Xelhuantzi López, es un instrumento de desarrollo político, económico y social, pues funge como referente común que, en caso de existir un sindicato nacional de industria, puede no solo equiparar la producción y las condiciones de trabajo y los salarios en la IAM, sino también producir valor. Es decir, llevar a cabo el periodo de transición entre una formación social capitalista no íntegra y una íntegra.³³⁹

Desafortunadamente, este escenario ha estado muy lejos de convertirse en una realidad. Ha prevalecido la fragmentación como imposibilidad de llevar a cabo la negociación colectiva, pero también el modelo sindical imperante ha propiciado la desorganización. En otros términos, afiliarse no puede entenderse como un sinónimo de organizar. Como expusieron Covarrubias y Bouzas, aunque la tasa de sindicalización en la IAM ha sido más que adecuada, no por ello quiere decirse que los trabajadores contaran con la libertad para decidir sobre sus condiciones de trabajo. Mientras que la mera afiliación ha sido un símil de pasividad, la organización se ha entendido como sinónimo de participación, actividad, de empoderamiento y, sobre todo, de preparación para la negociación colectiva. Empero, la apuesta del Estado en México, por medio del gobierno y sus aparatos, ha sido la desorganización y fragmentación de los trabajadores, con el propósito de mantener la paz laboral en función de los intereses del capital extranjero.³⁴⁰

Debe dejarse en claro que la modernización del Tratado con la adición del artículo 23 en materia laboral no fue algo fuera de lo común, ya que estas exigencias fueron externadas desde 1994 por trabajadores y sindicatos estadounidenses y canadienses. No debe olvidarse que estas demandas fueron recuperadas y articuladas, con apoyo del uso de la nostalgia restaurativa, por el gobierno republicano de Trump. Los resultados de esta adición al Tratado fueron claros: si México deseaba mantenerse como miembro de este *club exclusivo*, tendría que acatar una serie de compromisos laborales indispensables.³⁴¹

Los ejes torales sobre los que se fundamentó el artículo 23 fueron la libertad de asociación, el derecho a la negociación y la votación libre y secreta, la eliminación de trabajos forzados, la abolición del trabajo infantil y, por supuesto, el tema salarial con miras a reducir la brecha entre los tres países firmantes del nuevo Tratado. Para llevar a cabo esta serie de disposiciones, se publicó, el primero de mayo de 2019, en el *Diario Oficial de la Federación*, la Reforma a la Ley Federal del Trabajo, cuyos objetivos fueron transferir, en un plazo de cuatro años, la justicia laboral (la libertad de asociación y de negociación colectiva) del Poder Ejecutivo al Poder Judicial de la Federación. Sin embargo, y en un sentido paradójico, aunque se postuló el finiquito de las Juntas de Conciliación y Arbitraje (JCA) por los Tribunales Laborales adheridos al poder judicial para dirimir los conflictos

³³⁹ Xelhuantzi. *101 años de control...* pp. 8-22; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 239-241, 273, 304-306.

³⁴⁰ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Xelhuantzi. *101 años de control...*

³⁴¹ Expansión. «El T-MEC no...»; Xelhuantzi. *101 años de control...*, pp. 434-435; Encinas y otros. *Legitimación de Contratos...*, p. 6.

laborales, a su vez, y en aras de mantener un Ejecutivo sobredeterminado como el encargado de *mediar* o si se prefiere *verificar* la democracia sindical, se creó, el 19 de noviembre de 2020, el Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral (CFCRL).³⁴²

EL CFCRL fue un organismo público descentralizado adscrito a la Administración Pública Federal cuyas funciones, tras los compromisos laborales adquiridos, fueron garantizar que se cumplieran la libre asociación y la negociación colectiva; recibir y registrar las asociaciones sindicales, la toma de nota, todos los CCT y los Reglamentos Interiores de Trabajo tanto en el nivel local como federal, y verificar que todos los CCT contaran con la aprobación de la mayoría de los trabajadores a partir del voto libre y secreto. Lo paradójico de esto fue que, a pesar de la Reforma Laboral producto del T-MEC, continuó el fortalecimiento del Ejecutivo, pues este sigue desempeñando el carácter de mediador de las relaciones de producción. Es más, este organismo desempeñó la poderosísima capacidad de ser la única autoridad encargada del registro de los sindicatos y de los CCT. En resumen, los salarios, el registro de las asociaciones sindicales y de los CCT prevalecieron como decisiones de lo político.³⁴³

Si bien al momento en que se escribió esta tesis resultó prematuro vislumbrar los resultados del T-MEC en materia laboral, pudo expresarse que el Estado mexicano, por medio del gobierno y de sus aparatos, continuó desempeñando un papel predominante en este rubro. A su vez, ha sido posible constatar el carácter de clase del Estado desde su formación hasta el periodo en que llegó esta investigación, pues ha sido notoria esa relación de colusión con las empresas extranjeras. En lo que atañe al artículo cuatro del T-MEC, cabría mencionar que el país está poniendo en peligro su competitividad, puesto que, aunque no se vislumbra el finiquito de los países o regiones que funcionan como plataformas de exportación de bajo costo, las megatendencias pueden propiciar un segundo fenómeno de deslocalización y relocalización en sitios con mano de obra barata, pero con capacidad para integrarse a la cadena de valor global. Por lo pronto, se consideró suficiente esta articulación de los agentes y factores de la IAM (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapa cuatro).

3.3.4d. General Motors de México en la segunda fase de la tercera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (2008-2019)

Para fines de esta investigación, se consideró importante hacer una advertencia al lector. Esta estriba en que este subapartado tuvo como objetivo delinear lo que aconteció con GMM durante la segunda fase de la tercera etapa del desarrollo de la IAM, pero sobre el último Complejo manufacturero se ahondó meticulosamente en el siguiente capítulo.

³⁴² Xelhuantzi. *101 años de control...*, pp. 434-435; Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). *Capítulo 23 Laboral...*; Encinas y otros. *Legitimación de Contratos...*, p. 6; Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. «Ley Orgánica del Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral.» 6 de enero de 2020. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LOFCRL_060120.pdf>; Deloitte Legal. «Inicia nuevo modelo laboral con la apertura del Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral.» 19 de noviembre de 2020. *Deloitte Legal*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www2.deloitte.com/mx/es/pages/legal/articles/apertura-del-centro-federal-de-conciliacion-y-registro-laboral.html>>.

³⁴³ *Ídem*.

Con respecto al corporativo, no debe olvidarse que GM, previo a la crisis, arrastraba importantes problemas administrativos, tenía un acumulado en pérdidas fiscales, un importante rezago tecnológico y se enfatizó su mala lectura y apuesta por vehículos de mayor cilindraje cuando las tendencias, por la subida del precio del combustible, comenzaban a perfilarse hacia autos más eficientes y hasta híbridos. Ante este escenario, el estallido de la crisis en 2008 tuvo secuelas más profundas sobre algunos países, empresas y regiones. Desafortunadamente, las consecuencias de la crisis fueron tan profundas para GM que esta terminó por declararse en quiebra y posteriormente fue rescatada por el gobierno norteamericano, que se convirtió en propietario mayoritario con 61 por ciento de las acciones hasta el 2013. Para acceder a este rescate, GM se comprometió a ejecutar un Plan de Reestructuración y los puntos fueron los siguientes: generar un nuevo portafolio de modelos más eficientes y seguros, invertir en I&D y comprimir el número de marcas, por lo que redujo o terminó de manera definitiva algunos de sus activos.

De vuelta al cruento escenario de la crisis del 2008, estos profundos cambios no solo se concentraron en la modernización de los portafolios de productos o en la reestructuración de las plantas, sino también recrudescieron la búsqueda de zonas que ofrecieran mayores ventajas, menores costos y que tuvieran cierta tradición industrial. Por lo tanto, tras la crisis —y la adherencia del país a la cadena regional de valor desde 1994—, México se proclamó vencedor, en detrimento de la producción en Estados Unidos y Canadá.

Desde principios de la tercera etapa del desarrollo de la IAM, pero, sobre todo, después de la crisis del 2008, ha sido la zona del Bajío una de las que mejores resultados ha conseguido (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapas tres y cuatro). Covarrubias y Bouzas estimaron que esto se debe a que esta zona ha reportado en la industria terminal los salarios más bajos, aunque también remarcaron que el deterioro en el ingreso ha sido generalizado en el país. Para que el lector pueda observar la relevancia del Bajío no solo para México, sino para la región del T-MEC, se destacaron las inversiones hechas por GM, BMW y el intento fallido de Ford en San Luis Potosí; la llegada de Volkswagen, Honda, Mazda y Toyota a Guanajuato, y la construcción de la segunda planta de la Nissan o la alianza entre Nissan-Renault y Daimler para producir vehículos de alta gama como Infiniti y Mercedes-Benz en Aguascalientes. Esto sin olvidar la importancia de Querétaro en la producción de vehículos pesados.³⁴⁴

Con respecto a la empresa GM, después de la crisis pudo notarse una nueva composición geográfica de la producción. Entre el 2007 y el 2015, su planta en Ingersoll, Canadá, creció 81.3 por ciento con la producción del Chevrolet Equinox y del GMC Terrain. Este crecimiento se debió a que la Equinox fue el segundo modelo más vendido en América del Norte en 2015. Por otro lado, su planta en Oshawa disminuyó 65 por ciento su producción y transfirió la *pick up* Silverado y la GMC Sierra al Complejo en Silao, Guanajuato. Esta

³⁴⁴ Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 177-180; INEGI, AMIA. «Colección de estudios...», pp. 7-8; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; AMIA, AMDA, ANPACT, INA. «Diálogo con la...», pp. 8-10; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 73-78.

planta cerró definitivamente en 2019. En cuanto a Estados Unidos, tras la crisis del 2008, la antigüedad de las plantas jugó un papel primordial, ya que fueron las del norte las que resintieron más los impactos de la crisis. Destacó con un buen desempeño su planta en Indiana en donde se fabricaban las *pick up* Silverado y Sierra.³⁴⁵

En cuanto a México, entre el 2007 y el 2015, ha destacado el caso de Guanajuato, pues desde la llegada de GM a esta entidad permitió la conformación de un clúster automotriz importante. En este periodo, El Complejo Silao dejó de fabricar el modelo Cadillac Escalade y el Chevrolet Avalanche por la *pick up* Silverado y la GMC Sierra, mismas que continuaban hasta el momento en que se escribió este subapartado. Con referencia al Complejo en el Estado de México, este cerró su producción debido a la crisis del 2008, sin embargo, años más tarde reabrió y se ha dedicado a la producción de motores, a la fundición de materiales como el aluminio y a la producción de mascarillas para atender la pandemia por el Covid-19. Con respecto al Complejo Ramos Arizpe, en 2008 se inauguró la planta de transmisiones y se expandió la de motores. Hasta el momento en que se escribió esta tesis, el Complejo Ramos Arizpe produjo 21 modelos como el Century, el Cavalier, el Chevrolet Chevy (cuya producción comenzó en 1997 y terminó en 2010). En 2021, se ensamblaban el Chevrolet Blazer y el Chevrolet Equinox; se fabricaban los motores CSS y GEN V, y la transmisión CVT. Todos estos productos se exportaban a más de 40 países y contaba con 5 600 empleados directos, sin dejar de lado que en 2021 GM hizo una inversión de más de 1000 millones de dólares para una planta de pintura con tecnología innovadora y para comenzar la fabricación de vehículos eléctricos. Estas últimas dos, acorde con los requerimientos del T-MEC, se estimaron para el 2023.³⁴⁶

Sin ánimos de adelantar información, entre el año 2006 y el 2009, GM invirtió 2.8 mil millones de dólares y, entre el 2010 y el 2011, 1.2 mil millones de dólares más para la apertura del Complejo en San Luis Potosí, para una Pista de Pruebas en Clima Caliente en Cupuán del Río, Michoacán (2008-2011) y para la modernización de su Complejo en Ramos Arizpe y abrir una planta de transmisiones en su Complejo en Silao. En cuanto al Complejo Villa de Reyes, San Luis Potosí, este comenzó a fraguarse desde el 2006 bajo el nombre *Proyecto Cactus* y abrió formalmente en 2008 con el ensamble del modelo Chevrolet Aveo. (véase Anexo, “Apéndice 5. Presencia y Comité Ejecutivo de General Motors de México”, específicamente la tabla 13).³⁴⁷

Debe remarcar que el Complejo en Villa de Reyes, San Luis Potosí, de tener un doble propósito, primero, para abastecer al mercado interno y, posteriormente, al externo, el

³⁴⁵ Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 70-78; EFEUSA. «GM confirma a...».

³⁴⁶ Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 126-128; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 70-78; General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...»; General Motors de México. «GM celebra 40 años...».

³⁴⁷ Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 126-128; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», p. 177; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 82-83; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», p. 29; Fiesco. *Evaluación de comportamientos...*, p. 3; Martínez. «GM tiene una...»; General Motors de México. «GM en México: Complejos de Manufactura.» 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 2 de junio de 2021. <https://www.gm.com.mx/corporativo/gm_mexico/presencia_gm_mexico/complejos_manufactura/>; General Motors de México. «General Motors de México celebra...»; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

primer propósito se fue diluyendo. En 2013 comenzó a producirse el Chevrolet Trax y al siguiente año comenzaron las exportaciones de las transmisiones hacia Europa. En el mismo año, este Complejo fue el primero en la región de América del Norte, y el único en México, en conseguir la certificación ISO-50001, que ha sido una Norma Internacional que se enfocaba en la administración de la energía, facilitar las organizaciones, llevar a cabo procesos en cuanto al consumo energético, desarrollar mejoras al medio ambiente y reducir costos. También contaba con otras dos acreditaciones: ISO-9001:2008 relacionada con el Sistema Integral de Gestión de Calidad e ISO-14001:2004 enfocada en el Sistema Integral de Gestión Ambiental.³⁴⁸

El Complejo en San Luis Potosí ha permitido ilustrar la relocalización productiva como proceso político, en el cual las empresas han desplazado sus inversiones hacia el sur con miras hacia territorios que han proporcionado ventajas, incentivos y facilidades para localizar o trasladar la producción. Por el otro lado, este Complejo ha tenido como finalidad funcionar como una suerte de bastión en caso de que la empresa requiriera ajustar o trasladar la producción.³⁴⁹

Asimismo, y según la definición más concreta de la relocalización productiva como el traslado de un segmento de la producción de un sitio hacia otro, en 2017, cuando estalló la huelga en Ingersoll, Canadá, el corporativo efectuó el traslado del Chevrolet Equinox y del GMC Terrain a su Complejo en San Luis Potosí. En 2019, días más tarde cuando terminó la huelga de los trabajadores de GM en Estados Unidos, el corporativo anunció el arribo del Chevrolet Onix al Complejo en San Luis Potosí. De hecho, desde el 2017, el corporativo planteó que en México se dejaran de fabricar los vehículos subcompactos, la fabricación del modelo Aveo se trasladó a China en 2017, y se abocara a las SUV's.³⁵⁰

³⁴⁸ General Motors de México. «General Motors Complejo San Luis Potosí obtiene la certificación ISO 50001 (Sistema de Gestión Energética).» 04 de febrero de 2014. *General Motors de México*. Recuperado el 3 de junio de 2021. <<https://media.gm.com/media/mx/es/gm/home.detail.html/content/Pages/news/mx/es/2014/feb/0205-potosi.html>>; Revista Autopista Panamá. «Fábrica Chevrolet en México.» 16 de diciembre de 2016. *YouTube*. Recuperado el 4 de junio de 2021. <<https://www.youtube.com/watch?v=wwyTDYnjEoY>>; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 13, 29.

³⁴⁹ General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», p. 17.

³⁵⁰ General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», p. 17; AP. «GM amenaza con...»; Editor Web. «Inicia GM producción...»; Redacción Sin Embargo. «Trabajadores de GM...»; Bloomberg. «GM trasladará producción...»; Tolentino. «El Chevrolet Onix...»; Revista Autopista Panamá. «Fábrica Chevrolet en...»; Martínez. «GM tiene una...»; General Motors de México. «GM en México...»; Alexandra Villavicencio. «GM dejará de producir modelo Aveo en México.» 8 de diciembre de 2017. *Dinero en imagen*. Recuperado el 4 de junio de 2021. <<https://www.dineroenimagen.com/2017-12-08/93845>>; Ivet Rodríguez. «GM se apoya en el 'made in China' para traer modelos baratos a México.» 26 de marzo de 2021. *Expansión*. Recuperado el 3 de junio de 2021. <<https://expansion.mx/empresas/2021/03/26/gm-se-apoya-en-el-made-in-china-para-traer-modelos-baratos-a-mexico>>; El Universal. «Producción de GM en SLP aumentó dinamismo de sus exportaciones en 2017.» 09 de enero de 2019. *Pulso Diario de San Luis Potosí*. Recuperado el 4 de junio de 2021. <<https://pulsoslp.com.mx/valores/produccion-de-gm-en-slp-aumento-dinamismo-de-sus-exportaciones-en-2017/767604>>; Astrid Zapata. «Todo lo que debes saber acerca del inicio de producción del Chevrolet Onix 2020.» 23 de diciembre de 2019. *Autocosmos*. Recuperado el 5 de junio de 2021. <<https://noticias.autocosmos.com.mx/2019/12/23/todo-lo-que-debes-saber-acerca-del-inicio-de-produccion-del-chevrolet-onix-2020>>; General Motors de México. «General Motors de México celebra...»; Emilia Monreal. «General Motors cumple 11 años en SLP.» 25 de junio de 2019. *Plano Informativo*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://planoinformativo.com/667816-general-motors-cumple-11-anos-en-slp-slp>>; Redacción. «GM despedirá a 600 trabajadores de su planta en SLP.» 4 de agosto de 2019. *Código San Luis*. Recuperado el 2 de septiembre de 2021. <<https://www.codigosanluis.com/gm-despedira-600-trabajadores-planta-slp>>; Axel Sánchez. «GM recortará 260 empleados de su planta de SLP.» 7 de agosto de 2019. *El Financiero*. Recuperado el 2 de septiembre de 2021. <<https://www.elfinanciero.com.mx/bajio/gm-recortara-260-empleados-de-su-planta-de-slp>>; Nancy Lizet Hernández. «Sí habrá recorte de personal en GM, reconoce SEDECO.» 09 de agosto de 2019. *El Universal San Luis Potosí*. Recuperado el 2 de septiembre de 2021. <<https://sanluis.eluniversal.com.mx/cartera/09-08-2019/si-habra-recorte-de-personal-en-gm-reconoce-sedeco>>.

Finalmente, se consideraron pertinentes los siguientes datos con respecto a la GMM: a) en 2011, Ernesto M. Hernández fue nombrado el primer mexicano como Presidente y Director General de GMM; b) en 2013, inició sus operaciones en el país la empresa OnStar, subsidiaria de GM; c) en 2017, se inauguró la Torre GM, que ha fungido como la oficina corporativa de GMM; d) en 2019, Francisco Garza fue nombrado Presidente y Director General de GMM, y e) en enero de 2021, GMM, tras la campaña lanzada *Everybody In* por el corporativo GM, transformó su logo y su filial en México (GMM) adoptó la visión: Cero Colisiones, Cero Emisiones y Cero Congestionamientos.³⁵¹

Hasta el momento en que se escribió esta tesis, la GMM contaba con 21 000 empleados, 32 modelos, 335 distribuidores en México (263 de Chevrolet, 30 Buick-GMC, 37 Buick-GMC-Cadillac y 5 de Cadillac), 24 distribuidores ACDelco, 550 proveedores y, en 2020, fue la empresa número uno en producir y exportar con 700 mil unidades fabricadas y más de 600 mil fueron exportadas. Del total de empleados 73 por ciento eran hombres y 27 por ciento mujeres. En cuanto al total del personal contratado, 82 por ciento se encontraba sindicalizado y el 18 por ciento restante no. En cuanto al personal no sindicalizado, 64 por ciento contaba con estudios de licenciatura, 31 por ciento de posgrado y el resto con carrera técnica. Destacó que, entre los segmentos por edad en que se dividía la población al interior de la empresa, 7 por ciento tenía de 18 a 21 años, 56 por ciento de 22 a 35 años, 30 por ciento de 36 a 50 años y 7 por ciento de 51 años y más.³⁵²

De estas cifras se resaltaron los 550 proveedores con los que esta empresa en el país tenía relación; que de 21 000 empleados 17 220 eran sindicalizados; que de los 3 780 no sindicalizados 2 419 tenían estudios de licenciatura y 1 171 contaban con estudios de posgrado, y que 11 760 empleados de 21 000 tenían entre 22 y 35 años. Es decir, el promedio de edad de su población eran *jóvenes*. Este rubro expuso el *perfil de la mano de obra* que ha buscado la empresa y la preparación requerida para el personal de confianza. Sobre el Comité Ejecutivo Mexicano, como órgano de gobierno de GMM para ejecutar las estrategias que designe su matriz en Detroit, Michigan, estaba conformado por 14 personas y los cuatro directores de los Complejos, y, de estos 18 *líderes*, cuatro eran mujeres (véase Anexo, “Apéndice 5. Presencia y Comité Ejecutivo de General Motors de México”, específicamente la tabla 14).³⁵³

³⁵¹ General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 13, 29; General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», p. 15; General Motors de México. «GM de México. Nuestra historia.» 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 2 de junio de 2021. <https://www.gm.com.mx/corporativo/gm_mexico/historia/>; General Motors de México. «Para avanzar hacia un futuro ‘Cero Emisiones’, General Motors presenta la campaña Everybody In.» 8 de enero de 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 3 de junio de 2021. <<https://media.gm.com/media/mx/es/gm/home.detail.html/content/Pages/news/mx/es/2021/jan/01-08-2021-Everybody-In.html>>.

³⁵² General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», pp. 15-47.

³⁵³ *Ibid.* pp. 15-47, 82-83.

Capítulo IV. Presentación del caso (segundo plano de estudio): General Motors de México en San Luis Potosí (2008-2019)

Memnón concibió cierto día el insensato proyecto de ser perfectamente cuerdo. Pocos son los hombres a los que esa locura no se les haya pasado alguna vez por la cabeza. [...] De esta suerte, Memnón, tras haber renunciado por la mañana a las mujeres, a los excesos de mesa, al juego, a cualquier disputa y, sobre todo, a la corte, antes de llegar la noche había sido engañado y robado por una bella dama, se había emborrachado, había jugado y tenido una pelea, se había hecho saltar un ojo, y había estado en la corte donde se habían reído de él. [...] Tu suerte cambiará, prosiguió el animal de la estrella. Cierta que te quedas tuerto para siempre; pero, dejando eso a un lado, serás suficientemente feliz siempre que no hagas el necio proyecto de ser perfectamente cuerdo. — Entonces, ¿es algo imposible de conseguir?, exclamó Memnón lanzando un suspiro. — Tan imposible, le replicó el otro, como ser perfectamente hábil, perfectamente fuerte, perfectamente poderoso, perfectamente feliz. Hay un globo donde todo eso es posible, pero en los cien mil millones de mundos dispersos en la extensión del espacio, todo rueda de forma gradual. Hay menos cordura y placer en el segundo que en el primero, menos en el tercero que en el segundo, y así sucesivamente hasta el último, donde todo el mundo está completamente loco. — Mucho me temo, dijo Memnón, que será precisamente nuestro pequeño globo terráqueo el manicomio de ese universo del que me hacéis el honor de hablarme. — No del todo, dijo el espíritu, pero anda cerca; es preciso que todo esté en su sitio. [...] — ¡Ay!, sólo creeré lo que decís, replicó el pobre Memnón, cuando deje de ser tuerto.

Voltaire³⁵⁴

La relevancia de optar por este estado y por esta empresa yace en que desde la segunda etapa del desarrollo de la IAM y, sobre todo, durante las dos fases de la tercera etapa, han sido, en un primer momento, la zona de la Frontera Norte y, años más tarde, la zona del Bajío las que mayor establecimiento de fabricantes de automóviles y de autopartes han conseguido. Esto ha sido por su cercanía con Estados Unidos, aunque también por la infraestructura de comunicación que han desarrollado. Si bien no pueden ubicarse en una fecha las consecuencias tanto de la firma del TLCAN como de la relocalización productiva, se aceptó que desde la entrada en vigor del Tratado en 1994, aconteció la integración regional paradójica de México al marco regulatorio concerniente a la economía global. El Tratado consolidó el carácter exportador de la IAM y trajo consigo fuertes influjos de inversión y la llegada de nuevas marcas o la expansión de las ya asentadas en las mismas localidades o en otras diferentes. Sin embargo, las nuevas o viejas marcas que se establecieron en otras localidades continuaron con la desconcentración de la geografía automotriz en México, en un proceso de relocalización productiva del centro hacia el norte y más tarde hacia el Bajío. De estar situado un elevado porcentaje del valor agregado automotriz en la Ciudad de México, en el Estado de México y en Morelos, desde 1994 ingresaron nuevos e importantes receptores de inversión como Aguascalientes, Querétaro, Guanajuato y San Luis Potosí (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapas dos y cuatro).³⁵⁵

³⁵⁴ Voltaire. «Memnón, o la Sabiduría humana.» Voltaire. *Cuentos completos en prosa y verso*. México: FCE, Ediciones Siruela, 2006. pp. 189, 192-193.

³⁵⁵ Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Ochoa. «La industria automotriz...», p. 36-37; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 220-221; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 260-261; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, p. 73; Sosa. «La industria automotriz...», p. 210; Quiroz. «La crisis de...», pp. 119-122; Gasca. «Reconfiguración económica del...», pp. 48-51; Daville. «Relocalización de la...», pp. 36-38; Carbajal, Almonte y Mejía. «La manufactura y...», pp. 44-47; Juárez. «El concepto de...», pp. 132, 135.

Lo mencionado en el párrafo anterior sobre la descentralización del valor agregado hacia nuevas regiones al interior del país pudo constatarse durante la investigación, ya que el Bajío se convirtió paulatinamente en un polo de atracción para la inversión. Esto último ha posibilitado comprender cómo, hasta el momento en que se escribió esta tesis y según la Agencia Pro San Luis (organismo público descentralizado del poder ejecutivo de San Luis Potosí y adherido a la Secretaría de Desarrollo Económico de San Luis Potosí [SEDECO SLP]), en un radio de 300 kilómetros de la capital potosina se concentraban más de 850 proveedores y nueve armadoras, y en un radio de 500 kilómetros se concentraban 76 millones de potenciales consumidores y se hallaba 78 por ciento del PIB nacional.³⁵⁶

El que la región del Bajío y especialmente el estado de San Luis Potosí se hayan transformado en espacios neurálgicos para la inversión y el arribo de nuevas marcas, de ninguna manera se han considerado como sucesos espontáneos o fortuitos. Puesto que el Estado mexicano, a partir de los tres niveles de gobierno, pero sobre todo del estatal, ha jugado un papel fundamental para atraer, mediante ventajas e incentivos, nuevas inversiones o para expandir las ya existentes. Estas ventajas e incentivos se condensaron, para su entendimiento, en cuatro categorías de análisis que han funcionado como denominadores comunes y como poderosos alicientes para que se lleve a cabo el proceso de la relocalización productiva. A lo largo de este capítulo, mediante el caso seleccionado, se profundizó en las siguientes categorías de análisis: las ventajas competitivas, las ventajas comparativas, las ventajas geográficas y los beneficios y exenciones.³⁵⁷

Para que una empresa localice o traslade la producción, los territorios seleccionados deben contar con una serie de características que faciliten e incentiven la producción. En el caso de San Luis Potosí, hasta el momento en que se escribió este capítulo, lo atravesaban una importante red carretera (federal y estatal), la red ferroviaria de carácter industrial a cargo de la empresa KCSM, contaba con aeropuerto internacional, marcos jurídicos pertinentes para facilitar y asegurar el asentamiento industrial, más de 18 parques industriales y zonas industriales con más de 7 000 hectáreas de tierra disponibles para el asentamiento de nuevas empresas, clúster automotriz y logístico, centros educativos para la formación de I&D, la Terminal Intermodal más grande de México (RFZ) con un aproximado de 20 000 cargas y descargas mensuales y Asociaciones y Cámaras del estado. Asimismo, de un estimado de 2.8 millones de habitantes, contaba con 1.2 millones dentro de la población económicamente activa y, de estos, 20 por ciento formaban parte de la industria manufacturera. Entre el 2016 y el 2019 se graduaron alrededor de 54 mil personas de universidades e institutos tecnológicos, de los cuales 30 por ciento estaban relacionados con carreras de ingeniería y

³⁵⁶ Carbajal, Almonte y Mejía. «La manufactura y...», pp. 44-47; Agencia Pro San Luis. «Sector Industrial.» 2019. *Agencia Pro San Luis*. Recuperado el 3 de julio de 2021. <<https://agenciaprosanluis.com/industria/>>.

³⁵⁷ Carbajal, Almonte y Mejía. «La manufactura y...», pp. 44-47; Daville. «Relocalización de la...», pp. 36-38, 46; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», p. 252; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 81-82; Juárez. «La crisis de...», pp. 67-100; Redacción El Economista. «Corredores comerciales México-EU...»; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 376-377; Redacción El Heraldo. «SLP con los...»; Vázquez. «Empleados de armadoras...»; CNNExpansión. «GM pone el...»; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Sánchez. *La precarización laboral...*; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 66, 69-70; Neri y otros. «La industria automotriz...», p. 108.

telecomunicaciones. Esto ha garantizado la inserción de mano de obra joven, calificada y a precios competitivos, con el objetivo de satisfacer las exigencias de los estándares del capital internacional, pero sobre todo se ha caracterizado por la estabilidad laboral que, según la SEDECO SLP y la Agencia Pro San Luis, contaba con un estimado de más de 20 años sin una huelga *significativa*.³⁵⁸

El auge de la industria manufacturera en San Luis Potosí podría remitirse hasta la década de los 60, con el Decreto para la conformación de la Zona Industrial de San Luis Potosí o la Zona Industrial Del Potosí en 1981, ambas de carácter público y con sede en las afueras de la capital potosina. No obstante, tal revisión excedería por mucho los objetivos de este trabajo. Por lo tanto, se tomó el año de 1994 como antecedente (durante la primera fase de la tercera etapa del desarrollo de la IAM), ya que, producto de la misma investigación, se situó en este el momento en que se gestó la importante mancuerna que hicieron el Gobierno Federal (con la reforma al artículo 27 se posibilitó la fragmentación y compra del ejido por particulares), el Gobierno Estatal (en este mismo año, y en el mismo tenor de la política federal sobre el uso de la tierra, el gobernador Horacio Sánchez Unzueta brindó al secretario de Fomento Industrial y Servicios las facultades para crear zonas industriales y para agilizar trámites administrativos referentes a la compra y uso de tierra con finalidades industriales) y *empresarios locales* para aprovechar la apertura comercial, la ubicación de la entidad federativa (en el centro del país) y que la Carretera 57 (o carretera del TLCAN) atravesaba por el estado. Es decir, el gobierno federal, estatal y empresarios se dieron a la tarea de atraer empresas automotrices extranjeras de primer nivel, para su establecimiento y posterior diversificación y aglomeración con encadenamientos productivos en San Luis Potosí. Esta labor ha sido posible tanto por el engranaje que han hecho diferentes gobiernos estatales y municipales con los centros educativos, como también entre los gobiernos de otros estados

³⁵⁸ Carbajal, Almonte y Mejía. «La manufactura y...», pp. 44-47; Daville. «Relocalización de la...», pp. 36-38, 46; SEDECO SLP. «Asociaciones y Cámaras del estado de S.L.P.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 3 de julio de 2021. <<https://www.sedecoslp.gob.mx/asociaciones-del-estado/>>; SEDECO SLP. «Centros de Investigación e Innovación.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.sedecoslp.gob.mx/centros-de-inv/>>; SEDECO SLP. «Panorama Económico del Estado de San Luis Potosí.» I Trimestre 2021. *SEDECO SLP*. pp. 2-5. Recuperado el 27 de julio de 2021. <<http://www.sedecoslp.gob.mx/wp-content/uploads/2021/06/Panorama-Economico-I-Trim-2021.pdf>>; SEDECO SLP. «Parques industriales en San Luis Potosí.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.sedecoslp.gob.mx/parques-industriales/>>; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...» SEDECO SLP. «15 Ventajas Competitivas de San Luis Potosí.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 1 de julio de 2021. <<https://www.sedecoslp.gob.mx/los-11-mas-de-s-l-p/>>; Frontier Industrial & Logistics Real Estate. «San Luis Potosí: hub logístico clave con el T-MEC.» 21 de agosto de 2020. *Frontier Industrial & Logistics Real Estate*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://blog.frontierindustrial.mx/san-luis-potosi-hub-logistico-t-mec/>>; Clúster Automotriz San Luis Potosí A.C. «Clúster Automotriz San Luis Potosí.» s.f. *LinkedIn*. Recuperado el 4 de agosto de 2021. <<https://www.linkedin.com/company/cluster-automotriz-slp/about/>>; Clúster Automotriz San Luis Potosí A.C. «Nosotros...» Clúster Logístico de San Luis Potosí A.C. «Nosotros.» 2018. *Clúster Logístico de San Luis Potosí A.C.* Recuperado el 1 de julio de 2021. <<http://sanluispotosilogistico.com/nosotros/>>; Mexcentrix Strategic Solutions. «La industria manufacturera es la principal actividad económica del Estado de San Luis Potosí.» s.f. *Mexcentrix Strategic Solutions*. Recuperado el 27 de julio de 2021. <<https://mexcentrix.com/es/ventajas-of-manufacturing-in-san-luis-potosi/>>; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Moisés Braulio García Martínez; José Luis Solleiro Rebolledo; Rosario Castañón Ibarra; Carlos Maynor Salinas Santano; Ángel David Guillén Valencia; Sandra Berenice Hernández Chávez; Laura Elena Martínez Salvador, y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz*. México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP), 2020. pp. 17-29; Business Guide. «Ventajas para invertir en San Luis Potosí.» 2017. *Business Guide*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<chrome-extension://efaidnbmninnipocjpcgclcfndmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fwww.sdeslp.gob.mx%2Festudios%2FIntegracion%2520Global.pdf&clen=3197080&chunk=true>>; Dirección General de Desarrollo y Promoción Industrial. «Directorio de empresas que operan en Zonas y Parques industriales de San Luis Potosí.» agosto de 2012. *Gobierno del Estado de San Luis Potosí*. Recuperado el 12 de agosto de 2021. <<https://www.yumpu.com/es/document/read/14694429/directorio-de-empresas-que-operan-en-zonas-y-parques-industriales->>; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 23-24, 40; Agencia Pro San Luis. «Sector Industrial.»

como lo fue la conformación de la Alianza Centro-Bajío-Occidente, el diez de octubre de 2019, entre los gobiernos de San Luis Potosí, Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro y Jalisco. De esta Alianza se destacó la relevancia de la industria manufacturera, pero sobre todo del sector aeroespacial, del sector biomédico y del sector automotriz.³⁵⁹ Según la SEDECO SLP, esta Alianza se ha enfocado en los siguientes rubros:

Estrategias para el desarrollo económico de la Alianza Centro Bajío-Occidente

- 1.- Construir nuestro futuro juntos, sociedad y gobierno.
- 2.- Asegurar la disponibilidad energética para el desarrollo de la región.
- 3.- Lograr la más alta competitividad en América Latina.
- 4.- Posicionar a la región a nivel global como una de las más atractivas.
- 5.- Ser el centro logístico del país.
- 6.- Potenciar el uso de la economía digital.
- 7.- Convertir a la educación, ciencia tecnología e innovación en la palanca del desarrollo.
- 8.- Garantizar un desarrollo con sostenibilidad ambiental.
- 9.- Potenciar el desarrollo humano y el bienestar social.
- 10.- Consolidar el Estado de Derecho y garantizar la seguridad.
- 11.- Fortalecer el Federalismo a través del desarrollo regional.³⁶⁰

Estos elementos previamente expuestos han sido una suerte de soporte introductorio y reflexivo que permitieron comprender que el arribo de nuevos fabricantes y de proveedores de alto nivel a esta región y a este estado no han sido una casualidad. Incluso, esto facilitó entender por qué, tras la crisis del 2008, ha sido la región del Bajío una de las que mejores resultados obtuvo, pero, y esto desde el establecimiento de GM, cómo fue que esta entidad ha conseguido espectaculares números en cuanto a unidades fabricadas.³⁶¹

Durante y después de la crisis del 2008, mientras que GM cerraba temporal o definitivamente algunas plantas, o también disminuía la producción de unidades en Estados Unidos y Canadá, los estados del Bajío, donde se asentaron las plantas y complejos automotrices durante la tercera etapa de la IAM (Aguascalientes, Guanajuato, San Luis Potosí y Jalisco), se beneficiaron. Entre 2007 y 2015, la fabricación de automóviles incrementó 71 por ciento en México y en 2008 rebasó a Canadá en cuanto al número de unidades fabricadas. En cuanto a qué estados obtuvieron mejores resultados durante y después de la crisis, destacaron Guanajuato y, el gran vencedor según Álvarez y Carrillo, San Luis Potosí (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapa tres). Con respecto a esta última entidad, la GMM resultó un poderoso detonante no solo en la producción automotriz, sino también en cuanto al tema del empleo, remesas y la atracción de nuevas inversiones tanto de armadoras como de megaproveedores. Por ejemplo, el arribo de

³⁵⁹ SEDECO SLP. «Alianzas del estado de S.L.P.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.sedecosp.gov.mx/alanzas/>>; Frontier Industrial & Logistics Real Estate. «Alianza Centro Bajío-Occidente: desarrollo regional para fortalecer al país.» 17 de octubre de 2019. *Frontier Industrial & Logistics Real Estate*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://blog.frontierindustrial.mx/centro-bajio-occidente-alianza-regional-desarrollo-nacional/>>; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 12-19, 75-76; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 43-44. Para más información sobre el sistema electoral y el sistema de partidos en el estado de San Luis Potosí véase Juan Mario Solís Delgadillo y Sarah Patricia Cerna Villagra. *Treinta años de Elecciones en San Luis Potosí: pasado y presente del sistema de partidos (1985-2015)*. México: IEEM, Centro de Formación y Documentación Electoral, 2016.

³⁶⁰ SEDECO SLP. «Alianzas del estado de S.L.P.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.sedecosp.gov.mx/alanzas/>>.

³⁶¹ Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 117-120; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-67; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-123; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-36.

BMW en 2014, de la empresa Magna International Inc. en 2012 y de otra planta de esta misma, COSMA San Luis Potosí, en 2018.³⁶²

El Complejo de GMM en San Luis Potosí ha permitido ilustrar la definición propuesta por esta tesis sobre la relocalización productiva, dado que, por una parte, ha formado parte de un proceso político e histórico de mediana duración, mediante el cual las empresas asentadas en el norte de Estados Unidos y en Canadá han desplazado paulatinamente sus inversiones hacia el sur con el objetivo de aprovechar las ventajas, incentivos y facilidades que ofrecen otros territorios. Por otro lado, conforme a la definición más concreta de la relocalización productiva como el traslado de un segmento de la producción de un sitio hacia otro, este Complejo ha funcionado como bastión en caso de que la empresa requiriera ajustar o trasladar la producción.³⁶³

Finalmente, este capítulo buscó la concatenación entre el gobierno de San Luis Potosí (la dimensión política) y el Complejo de GMM en Villa de Reyes, San Luis Potosí (la dimensión empresarial), para lograr responder, a partir de la desagregación de las cuatro categorías de análisis, cómo se ha gestado el proceso de la relocalización productiva. Pero antes, se consideró necesario brindar una imagen sobre lo que ha sido la IA-SLP, con la finalidad de comprender la importancia no solo de esta localidad, sino por qué esta empresa y diferentes inversiones se han asentado en el estado potosino.

Para cerrar esta introducción al último capítulo, se creyó necesario enfatizar el papel predominante que ha desempeñado el Estado mexicano, a través de los tres niveles de gobierno, de sus instituciones y de sus funcionarios, para el establecimiento y desarrollo de la IAM y, en este caso, de la IA-SLP. Si bien el Estado en México, a partir de los tres niveles de gobierno —pero sobre todo del gobierno estatal de San Luis Potosí—, ha fungido como facilitador y regulador del asentamiento industrial, se destacó que, hasta el momento en que se redactó este capítulo, el estado de San Luis Potosí desempeñaba el quinto lugar en atracción de IED y esta última provenía de más de 40 países. Sin olvidar que contaba con múltiples destinos de exportación como Estados Unidos, Alemania, Japón, Brasil, entre otros. A su vez, se ha buscado enfatizar el carácter de clase que lo político ha desempeñado, dado

³⁶² Véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-67, 70-78; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 103-123; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 171, 174, 180, 188; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 117-120; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Agencias. «Inauguran Cosma San Luis, la planta más moderna de Magna.» 6 de mayo de 2018. *GlobalMedia*. Recuperado el 4 de julio de 2021. <<https://www.globalmedia.mx/articles/Inauguran-Cosma-San-Luis-la-planta-m%C3%A1s-moderna-de-Magna>>.

³⁶³ General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», p. 17; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 120, 128-131; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 70-78; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 163-193; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; EFEUSA. «GM confirma a...»; Juárez. «La crisis de...», pp. 67-122; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 44-64; Dicken. «Wheels of change...», pp. 332-366; General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», p. 17; AP. «GM amenaza con...»; Editor Web. «Inicia GM producción...»; Redacción Sin Embargo. «Trabajadores de GM...»; Bloomberg. «GM trasladará producción...»; Tolentino. «El Chevrolet Onix...»; Revista Autopista Panamá. «Fábrica Chevrolet en...»; Martínez. «GM tiene una...»; General Motors de México. «GM en México...»; El Universal. «Producción de GM...»; Zapata. «Todo lo que...»; General Motors de México. «General Motors de México celebra...»; Al Volante. «GM ya produce Equinox en SLP; segundo semestre, se fabricará GMC Terrain.» 17 de abril de 2017. *Al Volante*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.alvolante.info/industria/gm-ya-produce-equinox-en-slp-segundo-semestre-se-fabricara-gmc-terrain/>>; Sara Cantera. «GM cierra 2017 con mayor volumen de exportación.» 9 de enero de 2018. *El Universal Querétaro*. Recuperado el 3 de julio de 2021. <<https://www.eluniversalqueretaro.mx/cartera/09-01-2018/gm-cierra-2017-con-mayor-volumen-de-exportacion>>.

que ha tenido una actitud más cercana a la colusión con las empresas extranjeras. Esto corroboró el predominio de lo político en la IAM y en la IA-SLP acorde con el modo de producción capitalista no íntegro.³⁶⁴

4.1 La Industria Automotriz en San Luis Potosí y sus características: balance analítico-contextual (introducción al caso)

La historia de la IA-SLP no inició en 2008 con la apertura del Complejo de GMM en Villa de Reyes, puesto que, así como sucedió con la relocalización productiva, esta ha respondido a un proceso estratégico y claramente político. El establecimiento y desarrollo no solo del sector automotriz, sino también de la industria manufacturera en esta entidad, no han sido posible situarlos en un momento en específico. No obstante, se aceptó —pues así lo demostró la evidencia hallada— que la llegada de GM al estado de San Luis Potosí ha funcionado como un poderoso aliciente para la creación de nuevos empleos, para el arribo de empresas proveedoras, de otra armadora (BMW y el intento fallido de Ford en 2017) y posibilitó la apertura e ingreso de la entidad potosina a la cadena de valor regional.³⁶⁵

Con base en un artículo de Juan Carlos Guzmán Neri, Pedro Isidoro González Ramírez, Bernardo López Rosas y Bednarek Mariusz, así como de un texto de la SEDECO SLP, pudo ubicarse el comienzo *formal* de la IA-SLP entre 1930 y 1949. En 1950 arribó al estado la empresa con mayor antigüedad, Metalasa, S.A. de C.V., y para las dos siguientes décadas se asentaron importantes empresas como Robert Bosch Sistemas de Frenos, S.A. de C.V., Continental Tire de México, S.A. de C.V. y Lascania, S.A. de C.V. en la capital potosina. Esto pudo lograrse gracias a la apertura, en la década de los 60, de la Zona Industrial de San Luis Potosí (y su expansión en 2009), de la Zona Industrial Del Potosí en 1981 y a la posterior apertura de parques industriales y polígonos de carácter público y privado. Durante las primeras dos etapas del desarrollo de la IAM (de 1925 a 1993), las empresas se establecieron en la capital y se dedicaron a fabricar partes para carrocería, suspensión, tanques de gasolina, frenos, sensores de velocidad, llantas, bandas y refacciones de motor. Para la década de los 80, la industria de autopartes se amplió y, en la década de los 90 con la firma del TLCAN y con el inicio de la tercera etapa del desarrollo de la IAM, se diversificó y consolidó la proveeduría con un total de 43 empresas.³⁶⁶

Para cotejar el amplio crecimiento que ha tenido la IA-SLP, Carbajal, Almonte y Mejía expusieron que del total de unidades económicas en el país, en la década de los 80, San Luis Potosí únicamente contaba con 1.3 por ciento de estas, generaba 0.1 por ciento del

³⁶⁴ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 30, 33, 35-36, 182-194; Agencia Pro San Luis. «Sector Industrial.»; Agencia Pro San Luis. «¿Por qué San Luis Potosí?» 2019. *Agencia Pro San Luis*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <https://agenciaprosanluis.com/?fbclid=IwAR26oWIKaDKvGyG2cvtRL1FvnXnlj4tgtYjrAIFuI-EUZ64Tdtruvf8_Mv0>; SEDECO SLP. «Panorama de Comercio Exterior en San Luis Potosí.» 2020. *SEDECO SLP*. p. 31. Recuperado el 13 de junio de 2021. <<http://www.sedecoslp.gob.mx/wp-content/uploads/2021/03/Panorama-de-Comercio-Exterior-2020.pdf>>; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 23-24.

³⁶⁵ Véase nota 361. Véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Oxford Business Group. «The Report San Luis Potosí.» 2017. *Oxford Business Group*. p. 11. Recuperado el 31 de julio de 2021. <<http://www.sedecoslp.gob.mx/wp-content/uploads/2018/06/The-Report-SLP-2017.pdf>>; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 39.

³⁶⁶ Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 102-103; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», p. 43.

valor agregado y ocupaba 0.3 por ciento de la población. Empero, esta entidad aumentó paulatinamente su participación en el porcentaje total de unidades económicas, de valor agregado y de la población ocupada con 2.0, 0.8 y 1.2 por ciento para 1989; 2.3, 1.3 y 0.8 por ciento para 1999; 3.7, 2.6 y 4.2 por ciento para 2009, y 2.8, 3.7 y 4.3 por ciento para el 2014. Durante la primera década del siglo XXI se instalaron relevantes empresas no solo por el monto de la IED que trajeron al estado, sino también porque incrementó la calidad del trabajo. Con respecto al número de empresas del sector automotriz asentadas en San Luis Potosí, pasó de contar con una sola empresa en 1930 a 103 para el 2013 y 114 en 2018. Hasta este mismo año, la IA-SLP generaba 12.4 por ciento del PIB real del estado y 44.4 por ciento del PIB manufacturero; era el séptimo exportador nacional de equipo de transporte; ocho de cada diez dólares de las exportaciones manufactureras pertenecían al sector automotriz; era la máxima generadora de divisas con exportaciones de 10.2 millones de dólares, y según la SEDECO SLP, hasta el 2019, la actividad manufacturera de fabricación de equipo de transporte contaba con un total de 241 empresas: dos armadoras y 239 de autopartes. Estas 241 empresas generaban alrededor de 84 mil empleos (76 mil por la industria de la proveeduría) y aportaban 46.5 por ciento de la producción bruta total del sector manufacturero de San Luis Potosí. Asimismo, como resultado de la paulatina formación de las zonas industriales en San Luis Potosí, las empresas se ubicaron mayoritariamente en los municipios de San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez, Villa de Reyes y Matehuala.³⁶⁷

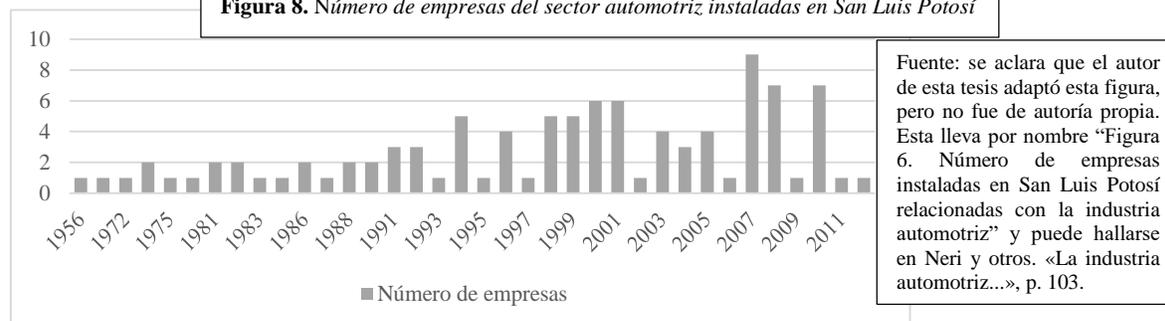
Con respecto al carácter de la inversión, se destacó que San Luis Potosí permitió explicar la forma económica capitalista no íntegra que ha imperado en la formación social mexicana. Esto no se dedujo de manera espontánea, sino que del total de unidades económicas pertenecientes al sector industrial manufacturero de exportación e importación, hasta el año 2018, 48.6 por ciento eran de procedencia extranjera, 2.1 por ciento mitad nacional y extranjera, 4.6 por ciento local y extranjera, 4.0 por ciento local, nacional y extranjera, 13.6 por ciento nacional, 25 por ciento local y 2.1 por ciento local y nacional. A su vez, la forma económica que ha imperado en México, y que pudo ejemplificarse con el sector manufacturero en San Luis Potosí, arrojó resultados similares en la IA-SLP, puesto que, para el 2012, la inversión de las empresas asentadas era 48 por ciento de carácter extranjero. Incluso, tanto las dos armadoras como las 38 empresas *Tier 1* situadas en el estado eran de carácter extranjero (la entidad debe el crecimiento de esta industria a empresas alemanas, chinas, coreanas, danesas, españolas, francesas, estadounidenses y canadienses), mientras que en las 64 empresas *Tier 2* y 3 de San Luis Potosí podían hallarse algunas de capital nativo (nacional y local). El trabajo de estas últimas ha sido funcionar como una suerte

³⁶⁷ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 30, 75-89; Carbajal, Almonte y Mejía. «La manufactura y...», pp. 48-49; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, p. 23.

de soporte de las empresas armadoras (OEM's) y de los megaproveedores y proveedores de autopartes (*Tier 0.5* y *1*).³⁶⁸

El hecho de optar por el año de 1994 como antecedente al importante crecimiento automotriz en este estado, yace en que la evidencia demostró, tanto con la firma del TLCAN que conllevó la liberalización del mercado como con la llegada de GMM en San Luis Potosí en el 2008, un importante incremento en el número de empresas adheridas a la IA-SLP en todo lo que fue la tercera etapa del desarrollo de la IAM en esta localidad (véase figura ocho). La relevancia de las empresas de autopartes asentadas durante la década de los 90 fue fundamental, ya que, en 1993, San Luis Potosí no tenía cabida entre las primeras 15 entidades más importantes en la generación de valor agregado en la IAM. Empero, diez años más tarde, esta entidad se posicionó en el lugar número 11. Esto respondió a que, durante la década de los 90, no solo se instaló el primer parque industrial privado de excelencia en San Luis Potosí, sino también con la llegada de un número importante de empresas pertenecientes al *Tier 1* como Valeo Sistemas Eléctricos o Cummins Filtración, así como empresas del *Tier 2* y *3*. Desde 1998 hasta el 2018, en lo que ha sido el sector industrial manufacturero en esta entidad, pudo verse un incremento constante en el número de unidades económicas, en el personal ocupado, en la formación bruta fija, en el valor bruto de la producción y en el valor agregado censal bruto (véase tabla 15).³⁶⁹

Figura 8. Número de empresas del sector automotriz instaladas en San Luis Potosí



Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta figura, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre "Figura 6. Número de empresas instaladas en San Luis Potosí relacionadas con la industria automotriz" y puede hallarse en Neri y otros. «La industria automotriz...», p. 103.

Tabla 15. Características del sector manufacturero industrial en San Luis Potosí

	Unidades económicas	Total Personal Ocupado	Formación Bruta Fija*	Valor Bruto de la Producción*	Valor Agregado Censal Bruto*
1998	6 214	74 387	2 187.3	45 657.3	14 899.3
2003	6 319	87 060	2 190.0	64 824.5	20 005.5
2008	8 113	107 892	3 073.1	130 317.8	38 262.6
2013	8 852	125 011	3 992.9	196 794.0	51 133.5
2018	9 962	184 705	8 394.4	464 434.8	176 977.4

Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta tabla, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre "San Luis Potosí Características Principales de la Industria Manufacturera, 2018" y puede hallarse en SEDECO SLP. «Panorama Económico del...», p. 43. *Millones de pesos.

³⁶⁸ Carbajal, Almonte y Mejía. «La manufactura y...», pp. 48-49; véase Anexo, "Apéndice 1. Relación de las entrevistas"; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, p. 23; SEDECO SLP. «Panorama de Comercio Exterior en San Luis Potosí...», p. 27; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 45-49.

³⁶⁹ Daville. «Relocalización de la...», pp. 39-40; véase Anexo, "Apéndice 1. Relación de las entrevistas"; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 102-104; SEDECO SLP. «Panorama Económico del...», p. 43; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 43-46; Oxford Business Group. «The Report San...», p. 5.

La IA-SLP ha sido un ejemplo del funcionamiento de la IAM, en donde el Estado mexicano, a través de los tres niveles de gobierno, ha sido un facilitador de la IED. Con respecto a esto último, si bien en ningún momento se ha aminorado lo que estas empresas extranjeras han realizado en México, tampoco se perdió de vista que en el país, puntualmente en San Luis Potosí, ha sido el capital internacional el que ha llevado a cabo el proceso industrial automotriz, mientras que el Estado mexicano ha aportado con la construcción de infraestructura de comunicación pertinente, ha invertido en el tema educativo, en la formación de marcos normativos (los decretos automotrices y más tarde los tratados comerciales internacionales) y, no menos importante, ha mantenido un elemento extra que, sin duda, ha sido fundamental: la estabilidad laboral. La forma económica en el país ha sido expuesta magistralmente por Álvarez Saldaña, quien claramente presentó que el modo de producción capitalista no íntegro ha cobijado toda la formación social mexicana: “[...] en cuanto a la formación mexicana encierra una forma económica no íntegra, lo arcaico y vejestorio de su formación, comparándola con la íntegra, se halla siempre presente, permeando toda actividad social. No hay tardía modernización en la forma no íntegra, sino modernización de su producción arcaica”.³⁷⁰ Y dicha modernización de la producción arcaica ha sido traspasada, en cuanto a la IAM se ha referido, del Estado mexicano y del empresariado mexicano hacia el capital internacional, en donde se ha tenido la esperanza de que, con el arribo de empresas de alto valor agregado —y con la firma de múltiples tratados de libre comercio—, el empresariado nativo logre insertarse en la cadena de valor regional (como efecto de arrastre o multiplicador de empleo, salario y valor agregado) y, por consecuencia, que se genere I&D y haya esa anhelada transición entre una formación social capitalista no íntegra hacia una íntegra.³⁷¹

Siguiendo con el panorama de la forma económica en México, para el caso potosino, aunque se han abierto centros de investigación con apoyo de los gobiernos federal y estatal y también ha contado con infraestructura educativa pertinente pues cada año se gradúan poco más de 2000 ingenieros (se destacó la participación de la Universidad Politécnica de San Luis Potosí [UPSLP], del Instituto Tecnológico de San Luis Potosí y de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí [UASLP]), la misma SEDECO SLP expuso que entre las debilidades del estado, en torno a la IA-SLP, se encontraban el número reducido de empresas con certificados de calidad; la falta de capital para la inversión al mermar la capacidad de las empresas locales para insertarse en algún segmento de la cadena productiva; la modesta oferta de mano de obra calificada, y la capacitación constante de los centros de investigación y de las universidades acorde con las necesidades del capital internacional. Estos últimos elementos no deben tomarse a la ligera, ya que los proveedores extranjeros, nacionales y

³⁷⁰ Álvarez. *Crítica de la...*, p. 273.

³⁷¹ Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 108-115.

locales van a tener mayores presiones para cumplir con las exigencias requeridas por las megatendencias automotrices.³⁷²

Con esto último nunca se demeritó el crecimiento manufacturero, en específico el automotriz, en San Luis Potosí, sino, más bien, se consideró importante tomar estos indudables avances con cierta cautela. Es decir, realizar un balance analítico-contextual, un tanto crítico, de lo que ha sido la IA-SLP. A partir de la misma investigación, pudo comprenderse que esta entidad federativa aunque en los últimos 25 años ha tenido como actividad manufacturera principal la industria automotriz, no por ello se dejaron de lado otras actividades, claramente interconectadas, como la fabricación de equipo de transporte (automotriz), la alimentaria (en 2019 generó 28 486 empleos, 3 638 unidades económicas y 10 por ciento de la producción total bruta manufacturera estatal), la fabricación de productos metálicos (en 2019 generó 11 544 empleos, 1 901 unidades económicas y 2.8 por ciento de la producción total bruta manufacturera estatal), las industrias de metales básicas (en 2019 generó 9 104 empleos, 64 unidades económicas y 11.4 por ciento de la producción total bruta manufacturera estatal), la fabricación de accesorios, aparatos eléctricos y equipos de generación de energía eléctrica (en 2019 generó 15 704 empleos, 33 unidades económicas y 7.9 por ciento de la producción total bruta manufacturera estatal), la fabricación de productos a base de minerales no metálicos (en 2019 generó 7 356 empleos, 597 unidades económicas y 4.1 por ciento de la producción total bruta manufacturera estatal) y la minería (en 2019 generó 4 843 empleos y 139 unidades económicas).³⁷³

Concerniente a estas actividades manufactureras, se consideró pertinente subrayar que el estado de San Luis Potosí, desde su descubrimiento por los españoles en 1529, ha sido una *ubicación estratégica* no solo porque durante la colonia se construyó el *Camino Real de Tierra Adentro* que conectaba, hacia el norte, a Zacatecas con Nuevo México, Estados Unidos y, hacia el sur, con Querétaro y la Ciudad de México. San Luis Potosí, y esto con sus respectivas proporciones espaciotemporales, ha funcionado como un sitio estratégico, mismo que, 500 años después y se insiste en la cautela de este argumento, ha sido retomado por el corredor centro-este del ahora T-MEC, en donde la Carretera 57 se ha desempeñado como eje toral para el flujo de mercancías provenientes de Estados Unidos y Canadá. Además de esta carretera se halló la relevancia de la red ferroviaria a cargo de la empresa KCSM, ya que esta atravesaba gran parte de este corredor en México y Estados Unidos.³⁷⁴

Otro elemento que resultó crucial ha sido el papel que ha desempeñado San Luis Potosí, desde la colonia, para la industria manufacturera en el país. Su importancia

³⁷² Oxford Business Group. «The Report San...», pp 5-8; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 47, 60; SEDECO SLP. «Centros de Investigación e Innovación...»; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 17-31.

³⁷³ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 29-38.

³⁷⁴ Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 4-6; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 13-20; García-Remigio y otros. «Valoración del impacto...», pp. 439-441; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 370-378. Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-31; Escandón. *Análisis de la...*, pp. 57-59; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Garza. «La política de...», pp. 39-55; Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Gasca. «Reconfiguración económica del...», pp. 48-51; Kansas City Southern. «Mapa de la red...».

manufacturera se concentró, en un primer momento, en la minería y, años más tarde, en la agricultura, a partir de ranchos y haciendas diseminadas por toda la entidad.³⁷⁵ La minería no solo ha sido una de sus principales actividades económicas, sino también, tras la consumación de la independencia en 1824 y su fundación como el estado libre y autónomo de San Luis Potosí, ha funcionado como una de las primeras y más relevantes actividades manufactureras, al grado de que, en la actualidad, continúa desempeñando un punto de referencia en la producción de minerales metálicos y no metálicos. En 2020, ocupaba la posición número seis en México en cuanto a producción metalúrgica; el primer lugar en la producción de fluorita con el yacimiento más grande del mundo; el segundo lugar en la producción de cadmio; el tercero en la producción de cobre; el sexto en la producción de zinc; el séptimo en la producción de plata, y el décimo en la producción de oro.³⁷⁶

Se consideró pertinente recuperar algunos antecedentes productivos de este estado, pues el que la producción, en los últimos 25 años, se haya abocado a la industria automotriz, no se consideró casual, sino que la entidad, desde su descubrimiento, ha sido sumamente significativa por su *ubicación estratégica* y por su importante *herencia y cultura manufacturera*. Incluso, se encontró que tanto la ubicación como la herencia manufacturera, impregnada en la tradición minera, han jugado un rol preponderante para la apertura de algunas *instituciones educativas*, para la construcción de *infraestructura de comunicación* a partir de vías férreas y para la localización o traslado de la producción. Lo que pudo constatarse fue que el asentamiento de la IA-SLP no se ha debido a un mero *accidente*, puesto que se ha aprovechado la ubicación en el centro del país, mediante la construcción de infraestructura pertinente.³⁷⁷

Para continuar con la geografía de la producción manufacturera en San Luis Potosí, se consideró necesario comentar que esta entidad, hasta septiembre de 2021, se conformaba por 58 municipios divididos en cuatro Zonas Naturales que han estado fuertemente segmentadas no solo en el tema productivo, sino también en cuanto a su diversidad de climas y en lo disperso de su población. Las cuatro Zonas Naturales son: la Zona Centro, la Zona Huasteca, la Zona Altiplano y la Zona Media. Se mencionó esta segmentación productiva y de su población, dado que, históricamente, ha existido una fuerte disputa entre la Zona de la Huasteca y la Zona Centro-Altiplano, al cabo de dividir la entidad en dos bandos: *la barbarie* (Zona Huasteca) y *la civilización* (específicamente la capital potosina). Si bien esta rivalidad entre Zonas excede por mucho los alcances de esta tesis, se consideró pertinente retomarla, pues esta misma división pudo apreciarse en la geografía de la producción automotriz.³⁷⁸

La disputa entre Zonas pudo constatarse con la segmentación productiva y poblacional, pues, hasta el momento en que se escribió esta tesis, la Zona Centro concentraba 85.8 por ciento del valor agregado censal bruto (principalmente manufacturero), 84.1 por

³⁷⁵ Con apoyo de la información recabada durante el proceso de investigación, pudo constatarse el punto de las haciendas y ranchos diseminados por toda la entidad.

³⁷⁶ Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 4-6; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 36-38.

³⁷⁷ Véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 40.

³⁷⁸ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», p. 20; Solís y Cerna. *Treinta años de...*, p. 13.

ciento del PIB regional y 53.4 por ciento del total de la población estatal con 1 117 347 habitantes (destacaron el municipio de San Luis Potosí con 911 908 habitantes y el de Soledad de Graciano Sánchez con 332 072 habitantes). En esta Zona, el personal ocupado estaba enfocado en el sector comercial, de servicios e industrial, en donde este último centralizaba los más relevantes subsectores manufactureros como: *fabricación de equipo de transporte*, fabricación de accesorios, aparatos eléctricos y equipo de generación de energía eléctrica e industria metálicas básicas. La Zona Huasteca englobaba la producción agropecuaria y frutícola; en esta misma se generaba 5 por ciento del valor bruto de la producción manufacturera en el subsector alimentario; 6.6 por ciento del PIB regional y se concentraba 25.4 por ciento de la población estatal con 715 754 habitantes (destacó el municipio de Ciudad Valles con 179 371 habitantes). La Zona Altiplano cuya producción estaba enfocada en la minería y el comercio; concentraba 6.4 por ciento del PIB regional; 4.1 por ciento del valor agregado censal bruto; los principales subsectores manufactureros eran la *fabricación de equipo de transporte* y comercio de materias primas agropecuarias para la industria, comercio al mayoreo de alimentos, bebidas, abarrotes y tabaco, y contaba con 12.3 por ciento de la población estatal, es decir, 346 904 habitantes (despuntó el municipio de Matehuala con 102 199 habitantes). La Zona Media estaba abocada a la agricultura; generaba 2.9 por ciento del PIB regional; 2.9 por ciento del valor agregado censal bruto; el subsector manufacturero principal era el de la *fabricación de equipo de transporte*, y tenía 10 por ciento de la población estatal con 282 761 habitantes (destacó el municipio Rioverde con 97 943 habitantes).³⁷⁹

En el párrafo anterior pudo constatar que, de las cuatro Zonas Naturales, en tres se fabricaba equipo de transporte, salvo por la Huasteca. En lo que atañe al estudio en cuestión y debido a que abordar cada una de las Zonas excedería por mucho los objetivos de esta investigación, y si bien ha destacado en los últimos años el municipio de Matehuala perteneciente a la Zona Altiplano (véase tabla 16), esta tesis se concentró en la Zona Centro, específicamente, en dos municipios: el municipio de San Luis Potosí (aunque también ha sido importante el municipio de Soledad de Graciano Sánchez, en donde estos dos han conformado la Zona Metropolitana de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez [ZMSLP]), pero, sobre todo, el de Villa de Reyes pues en este se ubicó la empresa GMM. Se tomaron estos dos municipios, sin dejar de lado algunos elementos del municipio de Soledad de Graciano Sánchez, ya que, según Neri, González, López y Mariusz, estos tres albergaban 90 por ciento de empresas de la IA-SLP. Según un texto de García y otros autores, así como de datos de la SEDECO SLP, hasta el 2019, la IA-SLP se encontraba especialmente situada en cinco municipios, tres de la Zona Centro y dos de la Zona Altiplano. De la primera Zona destacaron San Luis Potosí (65 por ciento de las empresas automotrices en el estado), Villa de Reyes (16 por ciento de las empresas automotrices en el estado) y Soledad de Graciano Sánchez (7 por ciento de las empresas automotrices en el estado), mientras que de la segunda

³⁷⁹ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 20-28; SEDECO SLP. «Panorama Económico del...», p. 19.

resaltaron su participación Matehuala (3 por ciento de las empresas automotrices en el estado) y Moctezuma (2 por ciento de las empresas automotrices en el estado). El que la Zona Centro haya concentrado 88 por ciento de las empresas de la IA-SLP permitió justificar el porqué de haber optado por estudiar esta Zona Natural.³⁸⁰

Tabla 16. Zonas Naturales y sus municipios*

Zona Natural	Municipios que la conforman
Zona Centro	Ahualulco, Armadillo de los Infante, Cerro de San Pedro, Mexquitic de Carmona, San Luis Potosí , Santa María del Río, Soledad de Graciano Sánchez , Tierra Nueva, Villa de Arriaga, Villa de Reyes y Villa de Zaragoza.
Zona Huasteca	Aquismón, Axtla de Terrazas, Ciudad Valles, Coxcatlán, Ébano, El Naranjo, Huehuetlán, Matlapa, San Antonio, San Martín Chalchicuautla, San Vicente Tancuayalab, Tamasopo, Tamazunchale, Tampacán, Tampamolón Corona, Tamuín, Tancanhuitz, Tanlajás, Tanquián de Escobedo y Xilitla.
Zona Altiplano	Catorce, Cedral, Charcas, Guadalcázar, Matehuala , Moctezuma , Salinas, Santo Domingo, Vanegas, Venado, Villa de Arista, Villa de Guadalupe, Villa de La Paz, Villa de Ramos y Villa Hidalgo.
Zona Media	Alaquines, Cárdenas, Cerritos, Ciudad del Maíz, Ciudad Fernández, Lagunillas, Rayón, Rioverde, San Ciro de Acosta, San Nicolás Tolentino, Santa Catarina y Villa Juárez.

Fuente: elaboración propia a partir de SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 20-28; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 18-24; Neri y otros. «La industria automotriz...», p. 104. *Los municipios en negritas han concentrado la mayoría de las empresas automotrices en la entidad.

Asimismo, del total de empresas establecidas y abocadas a la industria automotriz, ya en la Zona Centro como en la Zona Altiplano, sobresalió que 21 por ciento de estas se dedicaban a fabricar partes electrónicas para vehículos, 13 por ciento se volcaron hacia la producción de carrocerías y remolques y 11 por ciento fabricaban motores de gasolina y partes de estos. Con respecto a los sistemas automotrices por número de empresas y su tamaño, destacaron las empresas grandes (más de 251 trabajadores) en la fabricación de equipo electrónico y eléctrico; empresas medianas y grandes para fabricar sistemas de dirección y suspensión; empresas pequeñas, medianas y grandes para otras partes de vehículos, y microempresas (menos de diez trabajadores) para carrocerías y remolques. Finalmente, las actividades económicas relacionadas con la IA-SLP para estas dos Zonas quedaron de la siguiente manera: a) para la Zona Centro, la fabricación de equipos de transportes se conformaba por dos armadoras, 38 proveedores *Tier 1* y 64 proveedores *Tier 2* y 3 y tenía las siguientes actividades productivas: fabricación de equipo eléctrico y electrónico de partes, sistemas de frenos, sistemas de dirección y suspensión y motores de combustión interna, y b) para la Zona Altiplano, la fabricación de equipos de transporte estaba formada por cuatro empresas *Tier 1* y diversas pequeñas y medianas empresas tipo *Tier 3*, mientras que tenía las siguientes

³⁸⁰ García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 18-24; Neri y otros. «La industria automotriz...», p. 104; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 29-38; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano de Villa de Reyes 2015-3035.» 6 de marzo de 2015. *Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí*. pp. 79-80. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2F201.144.107.246%2FInfPubEstatat%2F_SECURETAR%25C3%258DA%2520DE%2520DESARROLLO%2520URBANO%2C%2520VIVIENDA%2520Y%2520OBRAS%2520P%25C3%259ABLICAS%2FArt%25C3%25ADculo%252022.%>.

actividades productivas: fabricación de equipo eléctrico y electrónico, manufactura de componentes interiores y carrocerías y remolques.³⁸¹

A continuación, se desarrolla de forma introductoria la composición del municipio de San Luis Potosí y del municipio de Villa de Reyes, pues esto posibilita el análisis en profundidad que se hace en siguientes páginas cuando se presenten las cuatro categorías de análisis que permiten explicar y describir cómo y por qué se ha gestado el proceso de la relocalización productiva. Sin embargo, es crucial exponer la composición de ambos municipios, pero, por obvias razones, se pone mayor atención en Villa de Reyes.

El municipio de San Luis Potosí ha concentrado más de la mitad de las empresas del sector automotriz en la entidad. Estas se han situado en el sur de la capital, específicamente, en las Zonas Industriales de San Luis Potosí (conformada por 189 empresas del sector manufacturero industrial) y Del Potosí (conformada por 131 empresas del sector manufacturero industrial), que han incluido polígonos y parques industriales públicos y privados (en cuanto a los privados estos contaban con 194 empresas del sector manufacturero industrial). Estas zonas, polígonos y parques industriales han generado un *espacio contiguo* sumamente atractivo para la inversión, debido a la aglomeración de empresas, aunque también a la infraestructura existente. Este municipio, en conjunto con el de Soledad de Graciano Sánchez, han focalizado una gran cantidad de oferta educativa pública y privada que va desde secundarias y secundarias técnicas, bachilleratos y bachilleratos técnicos, escuelas de idiomas, escuelas de cómputo, educación superior (universidades, tecnológicos y escuelas) y de posgrado, todos relacionados con la IA-SLP (sin olvidar los programas duales entre empresas y centros educativos). Hasta 2020, contaba con disponibilidad *aceptable* de mano de obra profesional, alta, media y baja con edad para laborar y con un salario mínimo general de 123.22 pesos (para el 12 de septiembre de 2021, esto era un salario de 6.19 dólares al día).³⁸² Disponía de una adecuada capacidad hospitalaria y de asistencia pública y privada, así como de Asociaciones Profesionales y Asociaciones Empresariales y del Clúster Automotriz San Luis Potosí, A.C. Este último fue fundado en 2015 por la AMIA y el Instituto Nacional de Autopartes (INA), y su objetivo ha sido coordinar el crecimiento de la IA-SLP a partir de la vinculación entre academia, empresas y gobierno.³⁸³

En lo referente a las comunicaciones y transportes, tres carreteras atravesaban este municipio: la 57, la 70 (Tampico, Tamaulipas-Barra de Navidad, Jalisco) y la 49 (San Luis Potosí, San Luis Potosí-Zacatecas, Zacatecas); contaba con la estación del tren a cargo de KCSM, con acceso a centros industriales del noreste y centro de México, a los puertos de

³⁸¹ García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 18-24; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 29-38; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 35.

³⁸² Expansión. «Conversión de peso mexicano a dólar.» 12 de septiembre de 2021. *Expansión*. Recuperado el 12 de septiembre de 2021. <<https://www.expansion.com/ahorro/conversor-divisas/pesomexicano-dolar>>.

³⁸³ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 43-89; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez, y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 18-24, 27; Clúster Automotriz San Luis Potosí A.C. «Clúster Automotriz San Luis Potosí...»; Dirección General de Desarrollo y Promoción Industrial. «Directorio de empresas...»; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 44-45.

Lázaro Cárdenas, Tampico y Veracruz y, finalmente, conexión con Estados Unidos a partir de Nuevo Laredo y Matamoros (esto ha sido el corredor centro-este del TLCAN); disponía del Aeropuerto de San Luis Potosí bajo la administración del Grupo Aeroportuario Centro Norte (OMA) con una aduana y con líneas aéreas de carga como Estafeta y TSM; tenía abastecimiento de agua a las Zonas Industriales a través de 58 pozos controlados por el Organismo Operador Intermunicipal de Agua Potable, Alcantarillado, Saneamiento y Servicios Conexos (INTERAPAS) y la Comisión Estatal de Agua (CEA); se valía de energía eléctrica integrada al Sistema Interconectado Occidental con cuatro fuentes de abastecimiento principales (Villa de Reyes 350 M.W., dos líneas de 230 K.V. de Aguascalientes-San Luis Potosí, dos líneas de 230 K.V. de Querétaro-San Luis Potosí y dos líneas de 400 K.V. de Anáhuac Potencia-El Potosí) y 18 subestaciones para su distribución; contaba con suministro de gas operado por Gas Natural México, S.A. de C.V. que provenía de Veracruz, Tabasco y Campeche, y su distribución bajo la administración de Pemex Gas y Petroquímica Básica con capacidad de almacenamiento de 5 090 093 l. de gas L.P. y cinco empresas de abastecimiento; en lo que atañe al petróleo y sus derivados, contaba con la Terminal de Almacenaje y Distribución de Hidrocarburos con capacidad de almacenamiento de 300 mil a 1.2 millones de barriles y las gasolineras disponían de Pemex Diesel, Pemex Magna y Pemex Premium y diez empresas con capacidad de abastecimiento.³⁸⁴

Previo a exponer la composición del municipio de Villa de Reyes, se consideró importante retomar un elemento relacionado con las comunicaciones y transportes y otro con el almacenamiento de hidrocarburos. Sobre el primer punto, se trata de la inversión de 400 millones de pesos que OMA hizo en 2016 con el objetivo de expandir la capacidad de pasajeros del Aeropuerto Internacional Ponciano Arriaga, al pasar de 450 mil pasajeros a más de un millón. Esta expansión no solo se efectuó por el tema turístico y comercial, sino porque el Aeropuerto de San Luis Potosí, situado a 16 kilómetros de la capital potosina y a 48 kilómetros de dos de los parques industriales más relevantes de la entidad (Logistik y WTC), ha duplicado el número de pasajeros al pasar de 262 mil en 2013 a 504 mil en 2016. Literalmente, la capacidad de este había sido rebasada, por lo cual fue necesario su expansión al pasar de 4 111 metros cuadrados a 12,800 metros cuadrados. En lo referente al almacenamiento de hidrocarburos, la empresa KCSM ha permitido que San Luis Potosí se posicione como una ubicación estratégica debido a la distribución de energía. No obstante, Grupo Valoran (empresa regional y propietaria del parque industrial WTC) aprovechó la reforma energética durante el sexenio del presidente Enrique Peña Nieto en 2013, al cabo que este firmó, en 2017, una empresa conjunta con KCSM y así surgió Grupo Watco Companies. Esta *joint venture* tuvo como objetivo, mediante la Terminal del Centro de México (TCM), ampliar el almacenamiento y exportación de combustibles líquidos de Estados Unidos a México, específicamente de Texas, a partir de la *Free Trade Zone* (FTZ) que se estableció al interior del parque industrial WTC. A su vez, la TCM ha tenido por

³⁸⁴ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 43-89.

objetivo, con base en su ubicación estratégica en el centro de México, fungir como lugar de almacenamiento y distribución para diferentes estados de la república, al incrementar las reservas del país de 48 horas a semanas de abastecimiento.³⁸⁵

El municipio Villa de Reyes permitió puntualizar una serie de elementos no solo sobre la segmentación productiva y poblacional de las cuatro Zonas Naturales, sino también en torno a la segmentación productiva al interior de la misma Zona Centro, ya que posibilitó reflejar los fuertes contrastes entre lo rural y lo urbano, así como algunos cambios en el m.p.c., bajo las especificidades de la formación social mexicana, con la doble separación que ha sufrido la población local: a) separación de la relación de apropiación (obrero y medios de producción [en este caso la tierra]) y b) separación de la relación de propiedad (obrero y su producto de trabajo). Este municipio expresó de manera fehaciente el cambio que ha padecido la mano de obra de esta localidad (hondamente rural [hasta 2020, de 52 912 habitantes, 31 205 vivían en locaciones rurales y 21 707 en urbanas]), en donde han dejado o cambiado, el uso de la tierra, en su mayoría de procedencia ejidal (hasta 2015 había 19 ejidos en este municipio y 131 localidades), del cultivo o la cría de animales por su conversión a trabajadores asalariados (en 2010, 41.3 por ciento de la población estaba ocupada en el sector secundario). Esto sin mencionar la especulación inmobiliaria, ya que uno de los mayores recursos de este municipio, aunado al crecimiento demográfico, ha sido la diversificación de las actividades relacionadas con la ocupación y uso de la tierra en las siguientes actividades: extractiva, turística, industrial y habitacional. Por tal suerte, una parte importante de la población se ha concentrado en locaciones *urbanas* cercanas a la cabecera municipal, a la Laguna de San Vicente, a El Rosario, a Bledos, a Carranco, a Pardo y a la Ventanilla, mientras que el resto del municipio se ha dividido entre áreas profundamente rurales, haciendas, rancherías y la zona industrial (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente imágenes dos, tres y cuatro).³⁸⁶

³⁸⁵ Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 4-26; Martha Zaragoza. «Invierte grupo OMA 400 mdp en remodelación de aeropuerto potosino.» 25 de noviembre de 2016. *El Financiero*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.elfinanciero.com.mx/bajio/invierte-grupo-oma-400-mdp-en-remodelacion-de-aeropuerto-potosino/>>; Redacción T21. «KCS, Watco y WTC Industrial invertirán 45 mdd en terminal.» 11 de enero de 2017. *T21*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<http://t21.com.mx/ferroviario/2017/01/11/kcs-watco-wtc-industrial-invertiran-45-mdd-terminal/>>; Terminal del Centro de México. «About.» s.f. *Terminal del Centro de México*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://terminaldelcentrodemexico.com/>>; Martha Angélica de la Rosa Hernández, Bernardo López Rosas y Ximena Zapata Montoya. «El parque Industrial Logistik: un centro de promoción del desarrollo automotriz en San Luis Potosí.» Neri Guzmán, Juan Carlos, Mario Eduardo Ibarra Cortés, Mario Alberto Martínez Rojas y Martha Angélica de la Rosa Hernández. *Prácticas exitosas en la implementación de políticas de innovación y competitividad local: “Redes de conocimiento y cooperación empresa-gobierno-universidades-centros de investigación”*. México: Universidad Politécnica de San Luis Potosí. Colección Triple Hélice, Número 2. Editorial Plaza y Valdés, 2015. pp. 67-86. Para más información sobre qué es una *Foreign Trade Zone* o la también llamada *Free Trade Zone* (Zonas de Libre Comercio) véanse Bancomext. «Zona de Libre Comercio (Foreign Trade Zone, FTZ).» 1 de agosto de 2014. *Gobierno de México*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.bancomext.com/glosario/zonas-de-libre-comercio-foreign-trade-zone-ftz>>; The Editors of Encyclopaedia Britannica. «Free-trade zone.» s.f. *Britannica*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.britannica.com/topic/free-trade-zone>>.

³⁸⁶ Véase Anexo “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», p. 94; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; INEGI. «Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos. Villa de Reyes, San Luis Potosí.» 2009. *INEGI*. Recuperado el 1 de agosto de 2021. <https://www.inegi.org.mx/contenidos/app/mexicocifras/datos_geograficos/24/24050.pdf>; Presidencia Municipal. «Plan Municipal y de Desarrollo Económico.» 2 de abril de 2013. *Información Obras Públicas*. Recuperado el 2 de agosto de 2021. <http://www.transparenciamunicipalslp.gob.mx/Transparencia/Municipios/_VILLA%20DE%20REYES/Art%C3%ADculo%2020.%20f%20racc.%20I/ALUMBRADO%20PUBLICO/INFORMACION%20Obras%20Publicas.pdf>; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 21-22, 69-70, 85-89, 108-120, 135; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 44-45, 73, 86-87.

Se consideró necesario resaltar los cambios que ha sufrido la población de este municipio en torno a la ocupación y uso del suelo, pero en ningún momento se insinuó una suerte de *Génesis del capitalismo o acumulación originaria* en Villa de Reyes, sino el abandono, el intercambio o la venta de la tierra ejidal por parte de la comunidad. Para que hubiera ocurrido un proceso como el de la acumulación originaria, habrían sido necesarias una serie de condiciones que ni siquiera acontecieron con la Revolución mexicana, es decir, el famoso periodo de transición entre una formación social y otra. No obstante, sería absurdo negar que en Villa de Reyes no han cambiado las relaciones de apropiación y de propiedad, aunque, desde luego, sigue imperando la forma económica capitalista no íntegra.³⁸⁷

Para que ocurriera esa transición entre una formación social capitalista no íntegra a una íntegra, habría sido necesario un proceso de despojo, acumulación y capacidad para capitalizar por parte de la burguesía nativa, pero, al contrario, la clase dominante en México, así como el Estado, se alejaron del tema productivo y consagraron su papel como *facilitadores*, con carácter de clase, del capital industrial automotriz internacional. Ha habido despojo y explotación, pero sin la capacidad local para producir valor, ya que la generación de este último ha estado enfrascada en manos extranjeras, pues las armadoras, los megaproveedores y proveedores (*Tier 0.5 y 1*) continúan siendo de carácter no nativo. Con esto tampoco se ha demeritado el esfuerzo que han hecho la academia, el gobierno y los trabajadores por desarrollar I&D en el estado, pero esto último no fue producto de la Revolución, de la burguesía nativa o de un periodo de transición, sino por la *ardua labor* que han realizado, desde 1994, los trabajadores, el Estado mexicano, en sus tres niveles de gobierno, y la clase dominante por atraer IED y, así, conseguir que la burguesía nativa, diseminada entre los *Tier 2 y 3* y en las pequeñas y medianas empresas, consiga insertarse en la cadena de valor regional.³⁸⁸ Esto último permitió corroborar la forma económica capitalista no íntegra que ha imperado en la formación social mexicana:

Con el nacimiento de la nación mexicana el campesino comunitario solo cambia de amo, pero no de fuerzas productivas y sus correspondientes relaciones sociales. Aquí, el plus trabajo-valor sigue yéndose al extranjero, pero ya no a través de los españoles ibéricos, sino de sus descendientes criollos y mestizos, ahora mexicanos. [...] La aparición del trabajador fabril no significará, ni al principio ni nunca, la proletarianización del campesino a través de la capitalización de la renta de la tierra. Siempre la parcela representará un medio de subsistencia, pues no será expropiado de su tierra ni en la colonia ni en el periodo nacional para capitalizar la tierra por los terratenientes, a diferencia de lo que sucedió en Inglaterra o Rusia con la propiedad campesina. [...] Con la producción fabril no íntegra como predominante se accede a una forma nueva del mismo capitalismo no íntegro. Este trabajador aparece separado de sus medios de producción; pero cuando es de extracción campesina, siempre late la posibilidad de que se reincorpore a la parcela familiar. Su retorno a la parcela es, o para volver a producir sus medios de subsistencia, o para iniciarse como pequeño capitalista agrícola no íntegro. Cualquiera de las variables no hace cambiar el contenido social de la producción, que sigue siendo de plus trabajo-valor, aunque haga cambiar la posición individual del campesino, cuando se convierte en minifundista no íntegro. La posesión limitada de medios de producción, ya sea de los campesinos primero, y de los pequeños artesanos después (sobre todo en el siglo XIX), no puede confundirse con la

³⁸⁷ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», p. 94; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 21-22, 69-70, 85-89, 135. Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 213-309; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 44-45, 73, 86-87.

³⁸⁸ García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 18-24; SEDECO SLP. «Panorama de Comercio Exterior en San Luis Potosí...», p. 27; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 45-49; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 213-309; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 29-38; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 23-24, 35, 44-45, 73, 86-87.

pequeñoburguesía íntegra, pues son poseedores de tierra y de medios de trabajo artesanal que producen mercancías de subsistencia. La separación del productor directo de sus herramientas lo convierte en fuerza de trabajo asalariada, pero no productora de valor, sino de plus trabajo-valor. La finalidad de la producción no es valorizar el dinero o capital, sino crear un plus trabajo que se apropia de la media de valor vigente en su cantidad, no en su cualidad.³⁸⁹

De vuelta con las cualidades productivas de esta localidad, se resaltó que el impacto de la IA-SLP sobre el municipio de Villa de Reyes no ha sido espontáneo, pues su paulatina transformación en una sede potencial automotriz pudo observarse en el “Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Villa de Reyes 2015-2035”, que ha funcionado como una suerte de instrumento técnico-jurídico elaborado por el Ayuntamiento de Villa de Reyes con apoyo del Gobierno del Estado. Este Plan ha buscado regular el uso del suelo, pero, sobre todo, dinamizar y explotar las cualidades económicas y geográficas del municipio. Uno de sus atractivos ha sido su ubicación estratégica, en el centro sur del estado, al colindar al norte con la capital y al sur con el estado de Guanajuato. Asimismo, una de sus mayores ventajas, gracias a su localización, ha sido la concentración de la industria automotriz en el norte del municipio a escasos kilómetros de la Carretera 57 y de las zonas, polígonos y parques industriales públicos y privados de la capital potosina. Esto ha facilitado la expansión, integración y concentración de las zonas industriales al sur de la capital potosina y al norte de Villa de Reyes, en donde se han congregado 81 por ciento de las empresas automotrices en el estado (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente imagen cuatro y mapas cinco y seis).³⁹⁰

Se halló una intensa relación entre ambos municipios, dado que la influencia de la industria manufacturera (sobre todo la automotriz) al concentrarse en la Zona Centro, ha generado una suerte de conurbación entre estas dos localidades, sin olvidar la relevancia del municipio de Soledad de Graciano Sánchez. El que empresas del sector automotriz se instalaran en estos dos municipios ha respondido a la ubicación estratégica del estado y de ambas localidades; a la concentración de mano de obra calificada a precios competitivos, y a la infraestructura en los rubros de servicios (energía eléctrica, hidrocarburos y transporte), pero también por la oferta educativa en diferentes niveles y áreas. Aunque un porcentaje elevado de empresas relacionadas con la industria automotriz se ha asentado en la capital potosina, el papel de Villa de Reyes se ha incrementado puesto que aquí se encontraban el Parque Industrial Logístic I y II y, al interior de este, las dos fabricantes de automóviles del estado y proveedores de diferentes niveles: GMM, BMW y Magna International.³⁹¹

³⁸⁹ Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 216-217.

³⁹⁰ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 73-89, 93-106; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 78-85, 128, 137-162; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 104-105; Business Guide. «Ventajas para invertir...», pp. 24-25; Dirección General de Desarrollo y Promoción Industrial. «Directorio de empresas...».

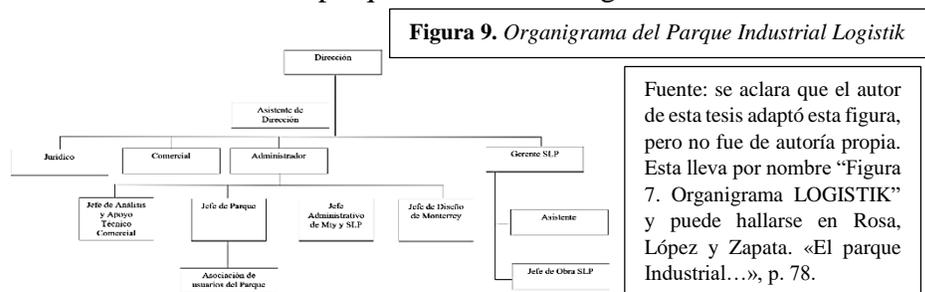
³⁹¹ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 73-89, 93-106; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 78-85, 128, 137-162; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez, y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-19; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...», pp. 67-86; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 46-61; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 104-105; Business Guide. «Ventajas para invertir...», pp. 24-25; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 23-24, 40.

Hasta el momento en que se escribió este párrafo, el municipio de Villa de Reyes era atravesado por las carreteras número 37 (León Guanajuato-San Luis Potosí, con la desviación en el kilómetro 25 de la Carretera 57) y la Supercarretera Central de San Luis Potosí (el tramo que conecta las localidades de La Pila-Bledos-Villa de Arriaga en el kilómetro 76). Otro elemento fundamental fue la procedencia de la red ferroviaria que ha atravesado el municipio, ya que esta, aunque en la actualidad ha estado a cargo de la empresa KCSM (Ciudad de México-Nuevo Laredo) y su función ha sido meramente industrial (carga) y no de pasajeros, se construyó desde 1888 con la vía México-Laredo. En lo que atañe a la infraestructura hospitalaria y educativa, a diferencia del potencial de la ZMSLP, este municipio contaba con una oferta bastante modesta aunque no por ello menos relevante con secundarias técnicas, bachilleratos técnicos y de educación superior, pero que claramente han repercutido en la disponibilidad de mano de obra según su calificación: en cuanto a la mano de obra profesional y alta estas han sido *escasas*, aunque en lo referente a la mano de obra media y baja han sido *aceptables*. Sobre los servicios, el municipio contaba con 29 pozos de agua y 3 931 tomas domiciliarias (15 de carácter industrial); en lo referente a la energía eléctrica, este se conectaba a la Planta Termoeléctrica, a 10.5 kilómetros de la cabecera municipal, con capacidad de 700 M.W. y con tres subestaciones eléctricas; la localidad contaba con una capacidad de almacenamiento de 298 000 l. de gas L.P., a cargo de la Gasera Villa de Reyes y distribuida por la Distribuidora Potosina de Gas; en cuanto al gas natural, el municipio contaba con tres sistemas de abastecimiento: Los Ramones (Tamaulipas-La Pila-Villa de Reyes), Tuxpan, Veracruz-Villa de Reyes, Tula, Hidalgo-Villa de Reyes, y, finalmente, sobre el petróleo y sus derivados que abastecían el municipio, estos estaban bajo la administración de Pemex y con capacidad de reservas para dos días.³⁹²

Con respecto a la Zona Industrial del municipio, esta fue creada por un decreto del gobierno estatal en 1976, en la que brindó una extensión de 114.3 hectáreas y, hasta 2020, se encontraban funcionando cuatro empresas y aquí se situó la Termoeléctrica de la CFE. No obstante, en 2003, al norte del municipio se asentó —producto de una fuerte inversión privada así como del apoyo de los tres niveles de gobierno— el Parque Industrial Logistik. A este se le permitió la primera concesión de un Recinto Fiscalizado Estratégico o Logistik FTZ, cuyo modelo de negocio se llamó Plataforma Logística Integral y más tarde se fundó la empresa Logistik Servicios Multimodales, S.A. de C.V. con domicilio en el estado de Nuevo León (para conocer el organigrama del Parque Industrial Logistik véase figura nueve). Este ha tenido como objetivo principal atraer y concentrar inversión de empresas de carácter nacional y extranjero, a partir de explotar su ubicación estratégica sobre la autopista San Luis Potosí-Villa de Arriaga Km. 6, en Villa de Reyes, San Luis Potosí. El tema de la ubicación

³⁹² Celia Armín Rodríguez. «Villa de Reyes, S.L.P. Monografías de los Municipios de México. San Luis Potosí.» s.f. *Coordinación Estatal para el Fortalecimiento Institucional de los Municipios*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fcefimslp.gob.mx%2Fmonografias_municipales%2F2012%2Fvilladereyes%2Ffiles%2Fvilla%2520de%2520reyes.12.pdf&clen=9100725&chunk=true>; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 93-103; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 78-87.

fue fundamental, pues este recinto se situó a escasos kilómetros de la Carretera 57, lo que le ha permitido acceder al corredor centro-este del ahora T-MEC (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapas cinco, seis y siete). Si bien su extensión inicial era de 530 hectáreas, para 2014 incrementó a 2,040 hectáreas y, en 2021, este contaba con una extensión de 2,200 hectáreas, integrado por Logistik I, II y otras áreas en crecimiento, convirtiéndose así en el parque industrial más grande de México.³⁹³



Con base en su *Plan Maestro*, las funciones del Parque Industrial Logistik (de ahora en adelante solo Logistik) quedaron establecidas de la siguiente manera: a) *servicios logísticos* con apoyo de las instalaciones intermodales y de la red de ferrocarriles a cargo de KCSM, lo que ha permitido reducir costos de almacenamiento, transporte, flete y flexibilizar operaciones; b) *servicios inmobiliarios* mediante la venta de terrenos industriales y la renta y venta de edificios industriales con espacio disponible y de gran extensión; c) *servicios aduaneros*, en donde el Recinto Fiscalizado Estratégico, a partir de la FTZ, ha ofrecido una serie de beneficios a las empresas en vista de los acuerdos que México ha firmado con algunos países, entre estos beneficios destacaron: i) no se clasifica la mercancía en la frontera, ii) venta y transferencia de mercancías sin el pago de impuestos dentro de la FTZ, iii) no hay un límite en la cantidad o tipo de mercancías, iv) no existe un segundo reconocimiento sobre las mercancías y v) se evita el pago de 5 por ciento de ingresos brutos al gobierno federal; e) *servicios administrativos* con oficinas centrales que supervisan el correcto funcionamiento del parque, así como seguridad privada, recursos legales y contables, y f) *servicios de*

³⁹³ Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...», pp. 67-86; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 22-23, 80-85; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», p. 61; Logistik Parque Industrial. «Beyond Well.» 2020. *Logistik Parque Industrial*. Recuperado el 13 de agosto de 2021. <<https://logistikpark.com.mx/beyond-well/>>; Logistik Parque Industrial. «Servicios.» 2020. *Logistik Parque Industrial*. Recuperado el 13 de agosto de 2021. <<https://logistikpark.com.mx/servicios-2/>>; Logistik Parque Industrial. «Clientes.» 2020. *Logistik Parque Industrial*. Recuperado el 13 de agosto de 2021. <<https://logistikpark.com.mx/clientes-2/>>; Logistik Parque Industrial. «Resumen Ejecutivo.» 2020. *Logistik Parque Industrial*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://logistikpark.com.mx/wp-content/uploads/2020/03/Logistik-esp.pdf>>; Logistik. «¿Quiénes somos?» 2012. *Logistik*. Recuperado el 12 de agosto de 2021. <<http://www.logistik.mx/nosotros.html>>; Logistik. «Parque Industrial.» 2012. *Logistik*. Recuperado el 11 de agosto de 2021. <<http://www.logistik.mx/instalaciones.html>>; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 49-54. Para más información sobre las funciones de los parques industriales y sobre la Norma Mexicana de Parques Industriales (NMX-R-046-SCFI-2015) véanse Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...», pp. 67-86; Logistik Parque Industrial. «¿Qué es un parque industrial?» 23 de febrero de 2021. *Logistik Parque Industrial*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://logistikpark.com.mx/que-es-un-parque-industrial/>>; Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C. «Parques Industriales en México.» 2021. *Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C.* Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.ampip.org.mx/parques-industriales-en-mexico#Queesunparqueindustrial>>.

transporte apoyados de la Terminal Intermodal concesionada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.³⁹⁴

A estos servicios se añadió el *Proyecto Beyond Well* que ha funcionado, hasta 2021, como una manera de presentar las ventajas competitivas que Logistik ha brindado a las empresas. Entre estas han destacado: i) la disponibilidad de *agua*, dado que este se estableció sobre el manto acuífero Jaral de Berrios, lo cual fue un poderoso aliciente para que las dos armadoras (GMM y BMW) optaran por esta localidad; ii) la disponibilidad de *energía eléctrica*, en donde este Parque contaba con dos fuentes de alimentación provenientes de una de las subestaciones de la CFE; iii) disponibilidad de *tierra* para las empresas que han requerido terrenos que superan las 50 hectáreas, y iv) *ubicación estratégica* a 25 kilómetros del centro de la capital potosina, sin olvidar que la empresa KCSM ha posibilitado el transporte y comunicación hacia América del Norte. Estos servicios han incluido otros como gas natural, fibra óptica, alumbrado público, oficinas administrativas, áreas verdes, seguridad las 24 horas del día con accesos controlados, sin dejar de lado lo que se estaba construyendo hasta agosto de 2021: una guardería, una plaza comercial, dos hoteles, 20 restaurantes, cuatro sucursales bancarias, un gimnasio, una gasolinera, una papelería, dos farmacias, cuatro sitios relacionados con el ámbito industrial y cuatro tiendas de conveniencia (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapa siete).³⁹⁵

Hasta agosto de 2021, Logistik contaba con más de 60 empresas instaladas y generaba más de 20 mil empleos. Gran parte de las empresas establecidas, en su mayoría de alto valor agregado, se han dedicado a la industria automotriz, debido al Complejo de GMM —y años después a BMW— así como a fabricantes situados en estados aledaños como Guanajuato, Aguascalientes o Querétaro. Del total de empresas asentadas en este Parque, 82 por ciento eran de carácter extranjero. Resaltó el número de empresas estadounidenses y japonesas, así como surcoreanas, alemanas, canadienses, francesas, chinas, aunque también se encontraron de nacionalidad brasileña, española, suiza, austriaca e india. Habría que destacar que tanto las dos armadoras como los megaproveedores y proveedores de primer nivel, eran de carácter extranjero (véase Anexo, “Apéndice 6. Parque Industrial Logistik”).³⁹⁶

Finalmente, Logistik estaba integrado a la Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados (AMPIP), A.C., que fue creada en 1986 como un organismo empresarial para representar a propietarios e inversionistas de parques industriales y, hasta

³⁹⁴ Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...», pp. 67-86; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 80-85; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», p. 61; Logistik Parque Industrial. «Beyond Well...»; Logistik Parque Industrial. «Servicios...»; Logistik Parque Industrial. «Clientes...»; Logistik Parque Industrial. «Resumen Ejecutivo...»; Logistik. «Plan Maestro.» 2012. *Logistik*. Recuperado el 12 de agosto de 2021. <<http://www.logistik.mx/planMaestro.html>>; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 49-54.

³⁹⁵ Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...», pp. 67-86; Logistik Parque Industrial. «Beyond Well...»; Logistik Parque Industrial. «Resumen Ejecutivo...»; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 49-54.

³⁹⁶ Logistik Parque Industrial. «Clientes...»; Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...», pp. 67-86; Logistik Parque Industrial. «Resumen Ejecutivo...».

el momento en que se escribió este apartado, contaba con 368 parques afiliados y con presencia en 24 de 32 estados de la república.³⁹⁷

Se consideró importante comentar que la información brindada en este primer apartado fue de vital importancia porque permitió presentar algunos de los resultados de la investigación y porque este contenido funcionó como una introducción de lo que se desarrolló en el resto de este capítulo, pues se brindaron una serie de elementos analítico-contextuales de lo que ha sido el establecimiento y desarrollo de la IA-SLP. A continuación, se explica y describe cómo y por qué ocurre el proceso de la relocalización productiva, a partir del estudio de caso sobre el Complejo de GMM en Villa de Reyes.

4.2 Dimensiones de estudio aplicadas al caso

Esta investigación planteó estudiar la relocalización productiva en dos planos. En lo que atañe al segundo plano, en este capítulo se propuso examinar el proceso de la relocalización productiva como una dimensión de estudio más que se ha compuesto por cuatro categorías de análisis. Estas categorías fueron las siguientes: a) las ventajas competitivas, b) las ventajas comparativas, c) las ventajas geográficas y d) los beneficios y exenciones.

El objetivo de este apartado fue poner en funcionamiento (como una confrontación con lo concreto) las tres dimensiones de estudio y las categorías de análisis a través del caso. Es decir, la dimensión política encabezada por el Estado mexicano, a partir de los tres niveles de gobierno, pero se colocó especial atención en el gobierno estatal de San Luis Potosí así como en el gobierno municipal de Villa de Reyes, debido al papel predominante que han jugado en el asentamiento y desarrollo de la IA-SLP. Por otro lado, la dimensión empresarial fue ilustrada por la empresa GMM en Villa de Reyes, San Luis Potosí, en donde esta permitió estudiar la forma económica, la política industrial automotriz con decretos estatales y, años más tarde, con la firma del extinto TLCAN, las tendencias del capital industrial automotriz con los procesos de trabajo y las relaciones de producción imperantes y el proceso de la relocalización productiva mediante la exposición de las cuatro categorías de análisis.

4.2.1 Dimensión política del caso: papel de lo político en la industria automotriz en San Luis Potosí

Desde inicios de la tercera etapa del desarrollo de la IAM, con la firma del TLCAN, las funciones políticas y económicas del Estado se han centrado en facilitar y atraer la IED y en regular las relaciones de producción con el aseguramiento de la reproducción y control de la fuerza de trabajo (infraestructura educativa), de la organización espacial del territorio (construcción de infraestructura necesaria para los requerimientos de la producción), en materia salarial, fiscal, jurídica y sindical. Es decir, el Estado —mediante el gobierno— ha mantenido una destacada participación en la generación de ventajas competitivas y de

³⁹⁷ Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C. «Acerca de la AMPIP.» 2021. *Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C.* Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.ampip.org.mx/acerca-de-ampip#Quienessomos>>; Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C. «Directorio de Socios.» 2021. *Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C.* Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.ampip.org.mx/directorio-de-socios>>.

ventajas comparativas. Estas funciones quedaron estipuladas en el Decreto automotriz del 2003, en el cual se estimularon las inversiones, se permitió la importación de vehículos con tasa cero de aranceles y se enfatizó la importancia de los gobiernos locales (estatales y municipales) para el establecimiento de empresas.³⁹⁸

En este sentido, el gobierno estatal de San Luis Potosí no ha sido la excepción. Como se vio en el apartado anterior, el establecimiento y desarrollo de la IA-SLP ha sido el trabajo de diferentes periodos de gobierno en el estado. No obstante, si bien la historia de la IA-SLP pudo remitirse hasta la década de los 30 del siglo pasado, en esta tesis se tomó como punto de referencia la tercera etapa del desarrollo de la IAM, aunque se concentró —por ser el periodo que delimitó este estudio de caso— durante su segunda fase.³⁹⁹

Previo a la entrada en vigor del TLCAN, de la apertura comercial, de la búsqueda de inversionistas a cargo de empresarios nativos potosinos, del consecuente incremento en el número de empresas automotrices en el estado y del arribo de GMM a Villa de Reyes, se consideró importante remarcar que el estado de San Luis Potosí estuvo encasillado bajo un ambiente político bastante turbulento. Además del desequilibrio en su geografía productiva, de la fuerte segmentación de su población entre la Zona Huasteca y la Zona Centro-Altiplano y de las fuertes asimetrías entre lo rural y lo urbano en la entidad, habría que añadir los cacicazgos y las disputas al interior del grupo gobernante bajo personajes cuyos antecedentes provenían desde fines de la Revolución mexicana como el caso del general Gonzalo N. Santos y, años después, del líder sindical Carlos Jonguitud Barrios. Estos dos personajes, pero sobre todo el primero, fueron elementales para el mantenimiento del Partido Revolucionario Institucional (PRI) en el poder en la entidad potosina, literalmente desde el desenlace de la Revolución hasta el año 2003, cuando el Partido Acción Nacional (PAN) conquistó la gubernatura del estado a cargo de Marcelo de los Santos.⁴⁰⁰

Este ambiente de perturbación al interior de la fracción hegemónica gobernante se acentuó con las reformas electorales de 1977, ya que la oposición, por primera vez, consiguió aparecer en el espectro político electoral, como fue el movimiento enarbolado por Salvador Nava, denominado Unión Cívica Potosina (UCP). No obstante, el navismo, como subproducto de escisiones y minorías priístas, fue un movimiento tradicionalista *ad hoc* con la ideología conservadora de la clase dominante potosina perteneciente a la Zona Centro-

³⁹⁸ Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

³⁹⁹ Daville. «Relocalización de la...», pp. 39-40; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 102-104; SEDECO SLP. «Panorama Económico del...», p. 43; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 43-46; Oxford Business Group. «The Report San...», p. 5; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 12-19, 75-76.

⁴⁰⁰ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», p. 20; Solís y Cerna. *Treinta años de...*, pp. 13-24; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 102-103; Martínez. «La economía de...», pp. 316-317, 326-230; José de Jesús Gama Ramírez. «San Luis Potosí 1997: el engaño de la segunda vuelta.» s.f. *Centro de Estudios Históricos de San Luis Potosí*. pp. 195-206. Recuperado el 24 de agosto de 2021. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fdcs.izt.uam.mx%2Fcen_doc%2Fcede%2FAnuario_Elecciones_Partidos_Politicos%2520%2F1997_div%2F1997%2520div%2F1997p.180-191.pdf&cliclen=8606714&chunk=true>; José de Jesús Gama Ramírez. «San Luis Potosí: las elecciones en 1994.» 1994. *Centro de Investigaciones Históricas de San Luis Potosí, A.C.* pp. 273-284. Recuperado el 24 de agosto de 2021. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fdcs.izt.uam.mx%2Fcen_doc%2Fcede%2FAnuario_Elecciones_Partidos_Politicos%2520%2F1994_div%2FSan%2520Luis%2520Potos%25C3%25AD%25201994.pdf&cliclen=126399&chunk=true>.

Altiplano. Según Milton Jesús Martínez Melgarejo, esta fuerte turbulencia al interior del grupo gobernante provocó que, durante el establecimiento de nuevas inversiones en el Bajío —al inicio de la tercera etapa del desarrollo de la IAM—, las empresas automotrices hayan optado por otras entidades como Guanajuato, Aguascalientes o Querétaro. Para comprender las proporciones de la irresoluble ruptura al interior del PRI en la entidad potosina, entre 1985 y 1993 se celebraron seis comicios⁴⁰¹, y en las elecciones de 1991 y 1994 acontecieron 41 conflictos poselectorales que conllevaron la desaparición de poderes y la celebración de elecciones extraordinarias municipales.⁴⁰²

Después de este periodo de conflictos irresolubles al interior del PRI, desde 1997 se han respetado las contiendas electorales y los periodos de gobierno. Podría decirse que San Luis Potosí mantuvo un ambiente político similar al que se produjo en el país, dado que de 1997 a 2003 se mantuvo el PRI bajo el gobierno de Fernando Silva Nieto, pero en 2003, justo como aconteció tres años antes en el nivel federal y bajo el mismo partido opositor, el PAN ganó por primera vez la gubernatura estatal. Para el 2009 regresó el PRI con Fernando Toranzo Fernández y en 2015 el PRI volvió a conquistar la gubernatura con Juan Manuel Carreras López. Hasta septiembre de 2021, tras haber concluido los comicios para gobernador del estado, fue electo Ricardo Gallardo Cardona por el Partido Verde Ecologista de México (PVEM) y el Partido del Trabajo (PT). Este último era hijo de Ricardo Gallardo Juárez y ambos fueron miembros del Partido de la Revolución Democrática (PRD) y fueron alcaldes del municipio de Soledad de Graciano Sánchez, salvo que el padre también encabezó el municipio de San Luis Potosí. Para el 2019, Gallardo Cardona se cambió al PVEM y en 2021 fue electo gobernador del estado. En lo que atañe al Congreso del estado, ha podido observarse una clara fragmentación del legislativo, lo mismo que en las alcaldías de la entidad, aunque la arena para la gubernatura estatal, hasta el 2021, se había discutido entre el PRI y el PAN. Un último elemento que se rescató en torno al ambiente partidista yace en que la conquista electoral alcanzada por Gallardo Cardona no fue accidental, sino que este contaba con un importante linaje político en el estado —la familia Gallardo— que ha tenido fuerte presencia en el municipio de Soledad de Graciano Sánchez (este municipio es uno de los más poblados y pertenece a la ZMSLP). Este personaje logró condensar su campaña en un movimiento denominado: *Gallardía*.⁴⁰³

⁴⁰¹ Para más información véanse Solís y Cerna. *Treinta años de...*, p. 15; Gama. «San Luis Potosí:...», p. 273-284.

⁴⁰² Solís y Cerna. *Treinta años de...*, pp. 13-24; Martínez. «La economía de...», pp. 316-317, 326-230; Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Ochoa. «La industria automotriz...», p. 36; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 220-221; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 260-261; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, p. 73; Sosa. «La industria automotriz...», p. 210; Quiroz. «La crisis de...», pp. 119-122; Gasca. «Reconfiguración económica del...», pp. 48-51; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 36-37; Daville. «Relocalización de la...», pp. 36-38; Carbajal, Almonte y Mejía. «La manufactura y...», pp. 44-47; Juárez. «El concepto de...», pp. 132, 135; Gama. «San Luis Potosí:...», p. 273-284; Gama. «San Luis Potosí 1997:...», pp. 195-206.

⁴⁰³ Solís y Cerna. *Treinta años de...*, pp. 27-55; Milenio Digital. «Ricardo Gallardo Cardona, el gobernador electo de SLP con linaje político.» 13 de junio de 2021. *Milenio*. Recuperado el 24 de agosto de 2021. <<https://www.milenio.com/politica/elecciones-2021/ricardo-gallardo-gobernador-electo-san-luis-potosi>>; Gama. «San Luis Potosí:...», p. 273-284; Gama. «San Luis Potosí 1997:...», pp. 195-206.

Más allá de bancadas y gubernaturas, al autor de este texto le gustaría subrayar que, una vez restablecido el pacto entre la fracción hegemónica gobernante —como representante de la clase dominante potosina de la Zona Centro-Altiplano—, entre 1994 y 1997 comenzó un periodo en el que el gobierno y empresarios potosinos, en franca consonancia con el TLCAN y posteriormente con el Decreto del 2003, llevaron a cabo una activa participación con el objetivo de explotar la ubicación de la entidad, atraer IED especialmente en la ZMSLP y, años más tarde, en Villa de Reyes.⁴⁰⁴

Como producto de esta investigación pudo resumirse el papel que ha desempeñado el gobierno estatal, aunque también el municipal —en específico de Villa de Reyes—, durante la tercera etapa del desarrollo de la IAM (de 1994 a 2019). Según la información recabada, sus funciones quedaron sintetizadas en dos elementos: gobierno *patrocinador* y *facilitador* para atraer inversión. Sin embargo, estos términos han quedado cortos en comparación con otras funciones políticas y económicas que han llevado a cabo los gobiernos estatal y municipal. Estas funciones se hallaron en: a) la importante oferta educativa (por lo menos en la ZMSLP) en pos de atender las necesidades de las empresas; b) en la construcción de infraestructura; c) participativo para localizar las empresas y para agilizar trámites administrativos; d) en la existencia de una importante oferta de distintivos y estímulos fiscales; e) en salarios competitivos, y f) en un ambiente de estabilidad laboral con más de 20 años sin una huelga significativa.⁴⁰⁵

Estos seis elementos se analizaron con sumo cuidado, pues han ratificado cuál ha sido la función del Estado mexicano y la ideología que ha imperado en la clase dominante al interior de la formación social mexicana en los últimos 25 años: atraer IED para posteriormente buscar segmentos de la producción en los que el empresariado nativo pueda insertarse y así integrarse a la cadena regional de valor.⁴⁰⁶

En lo referente al aspecto de la oferta educativa en la ZMSLP, se consideró importante mencionar que el estado contaba con 32.6 por ciento de población económicamente activa que rondaba entre los 14 y los 29 años, es decir, mano de obra joven con varios años por delante para trabajar. A esto habría que añadir la importante oferta educativa con la que ha contado el estado desde educación básica hasta posgrado. Sobre todo se resalta que algunas instancias educativas han funcionado a partir de Comités, en los cuales los planes de estudio se han ajustado a los requerimientos de las empresas. En lo referente a la oferta académica relacionada con la industria automotriz, en el estado cada año egresaban 2 692 ingenieros, aunque del total 51.3 por ciento provenían del municipio de San Luis Potosí y 19.65 por

⁴⁰⁴ Martínez. «La economía de...», pp. 323-326; véase Anexo, “Apéndice I. Relación de las entrevistas”; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 102-104; SEDECO SLP. «Panorama Económico del...», p. 43; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 43-46; Oxford Business Group. «The Report San...», p. 5; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 43-44.

⁴⁰⁵ Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 4-26; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-23; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 108-115; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 48-63; SEDECO SLP. «Centros de Investigación e Innovación...»; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 23-24.

⁴⁰⁶ Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 108-115.

ciento del municipio de Soledad de Graciano Sánchez. Para 2018, con respecto a los centros y universidades de carácter público que han aportado a la generación de I&D se encontraban: la UASLP, que, en 2017, contribuyó con 67 por ciento de la investigación estatal en diversos rubros; el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) que apoyó con la apertura de un Centro de Moldes, Troqueles y Herramientales en el Centro de Tecnología Avanzada Unidad San Luis; el Instituto Potosino de Investigación Científica y Tecnológica (IPICYT) que contaba con una División de Materiales Avanzados; el Centro de Desarrollo de capital humano para industria automotriz y su cadena de suministro de la UPSLP; el Colegio de San Luis, A.C., y el Consejo Potosino de Ciencia y Tecnología (COPOCYT). Para el 2017, se gestó la apertura del Centro de Entrenamiento del Sector Automotriz apoyado por el CONACYT, el Gobierno del estado de San Luis Potosí y la empresa BMW. Asimismo, BMW, con apoyo de algunos bachilleratos técnicos, echó a andar el Modelo Dual. Esto sin olvidar los cuatro Centros de I&D privados con los que contaba esta entidad.⁴⁰⁷

Un último elemento relacionado con el papel del gobierno y la educación quedó plasmado en 2015 cuando se fundó el Clúster Automotriz San Luis Potosí, A.C., el cual está formado por la SEDECO SLP, la Secretaría del trabajo y Previsión Social (STyPS), el COPOCYT, diversas instancias educativas de nivel medio-superior y superior públicas y privadas y 35 empresas automotrices como GMM, BMW y Robert Bosch. A su vez, este Clúster ha formado parte de la Red de Clústers de México.⁴⁰⁸

Así como la abundante mano de obra no podría convertirse en una ventaja competitiva, y desde luego comparativa, el tema de la ubicación estratégica no podría haberse aprovechado sin la importante participación del gobierno federal y estatal. El estado de San Luis Potosí, hasta el momento en que se escribió esta tesis, era atravesado por 12 carreteras federales, lo cual ascendía a 2 063 kilómetros de carreteras federales y de cuota; 5 204 kilómetros de carreteras estatales y de cuota; servicios básicos como luz y agua; Terminal Intermodal; Recintos Fiscalizados Estratégicos y seis Zonas Industriales públicas, y seguridad pública.⁴⁰⁹

⁴⁰⁷ Business Guide. «Ventajas para invertir...», p. 26; Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 7, 18-19; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez, y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-23; SEDECO SLP. «Centros de Investigación e Innovación...»; BMW Group. «Programa Dual en BMW...»; Alianza Automotriz Redacción. «Centro de entrenamiento BMW.» 7 de noviembre de 2017. *Alianza Automotriz*. Recuperado el 25 de agosto de 2021. <<https://alianzaautomotriz.com/centro-de-entrenamiento-bmw/>>; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 43-89, 93-103; Gobierno del Estado de San Luis Potosí (2003-2009). «Comparecencia...».

⁴⁰⁸ García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez, y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, p. 27; Clúster Automotriz San Luis Potosí A.C. «Clúster Automotriz San Luis Potosí...»; Clúster Automotriz San Luis Potosí A.C. «Nosotros...».

⁴⁰⁹ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 43-89, 93-106; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez, y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-27; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 78-87, 127, 137-162; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 104-105, 110; Business Guide. «Ventajas para invertir...», pp. 23-26; Dirección General de Desarrollo y Promoción Industrial. «Directorio de empresas...»; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...», pp. 67-86; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 57-61; Armín. «Villa de Reyes...».

En torno a las funciones sobre el quehacer industrial, el Gobierno de San Luis Potosí las ha llevado a cabo a través de la SEDECO SLP, cuyas atribuciones quedaron establecidas en el artículo 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado. Resultó crucial remarcar que las funciones de esta Secretaría han rebasado por mucho el mero asesoramiento para trámites administrativos.⁴¹⁰ Más bien, esta instancia se ha encargado de planear, fomentar y regular el desarrollo industrial; generar el ambiente apropiado para atraer inversión; fomentar el empleo e impulsar la micro, mediana y gran industria; apoyar programas de I&D y mediar entre academia y empresas; promover la cadena productiva a partir de conglomerados industriales; fomentar sociedades y asociaciones para mejorar la producción, distribución y consumo; promover alianzas estratégicas; proponer al gobernador instrumentos jurídicos, administrativos, fiscales y financieros para facilitar y vigilar el desempeño productivo de la entidad; promover ferias y congresos industriales, comerciales y de servicios; promover la creación de parques industriales así como la realización de obras de infraestructura eléctrica, hidráulica y de comunicaciones, entre otras. Con respecto al plano municipal, estas funciones en el quehacer industrial han estado a cargo de la Dirección de Desarrollo Económico, como el ente encargado de facilitar y promover el asentamiento de inversiones, orientar en los trámites necesarios para el asentamiento de empresas en el municipio y, finalmente, representar al municipio en asambleas de consejos.⁴¹¹

En lo que atañe a los estímulos e incentivos, el gobierno estatal los ha gestionado a partir de la SEDECO SLP y estos distintivos quedaron legalmente instituidos en el capítulo siete de la Ley para el Desarrollo Económico Sustentable y la Competitividad del Estado de San Luis Potosí. Esta Ley fue publicada en 2015, y en esta se añadieron nuevos estímulos e incentivos y se conformó el Consejo para el Desarrollo Económico Sustentable y la Competitividad. Este Consejo ha desempeñado tres importantes funciones: a) proponer al gobernador políticas públicas para el desarrollo económico del estado, así como sugerir acciones para promover la inversión, innovación y competitividad de las empresas; b) resolver el otorgamiento de incentivos para la instalación y expansión de empresas, y c) opinar sobre la modificación, suspensión y cancelación de incentivos y estímulos otorgados. Algo que llamó poderosamente la atención del autor de esta tesis fueron los personajes que

⁴¹⁰ En cuanto a los trámites administrativos, esta ha sido una ventaja competitiva que ha brindado el gobierno estatal, dado que, hasta el 2016, se colocó en la posición número ocho, en el nivel nacional, como una de las entidades con mayor facilidad para hacer negocios. Entre los rubros se encontraban: a) ocho trámites para abrir una empresa; b) siete trámites para obtener permisos de construcción; c) cinco trámites para el registro de la propiedad; y d) 67.8 por ciento de eficiencia y calidad en el cumplimiento de contratos. Véase Business Guide. «Ventajas para invertir...», p. 27.

⁴¹¹ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», p. 192; H. Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí.» 24 de enero de 2015. *Instituto de Investigaciones Legislativas. Unidad de Informática Legislativa*. pp. 20-22. Recuperado el 25 de agosto de 2021. <<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/San%20Luis%20Potosi/wo95856.pdf>>; H. Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí.» 03 de marzo de 2016. *Instituto de Investigaciones Legislativas. Unidad de Informática Legislativa*. Recuperado el 25 de agosto de 2021. <<https://sanluis.gob.mx/wp-content/uploads/2015/12/Ley-Organica-del-Municipio-Libre-del-Estado-de-San-Luis-Potosi-.pdf>>; Dirección de Comunicación Social Oficialía Mayor. «Manual de Organización del H. Ayuntamiento de Villa de Reyes Administración 2012-2015.» julio de 2013. *H. Ayuntamiento de Villa de Reyes*. pp. 28-31. Recuperado el 25 de agosto de 2021. <http://www.transparenciamunicipalslp.gob.mx/Transparencia/Municipios/_VILLA%20DE%20REYES/Art%C3%ADculo%2019.%20f.racc.%20II/FUNCIONES/FUNCIONES.pdf>; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 57-63.

conformaban este Consejo: el gobernador del estado, el titular de la SEDECO SLP, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, la Secretaría de Turismo, el presidente de la Comisión de Desarrollo Económico y Social del Congreso del estado, los presidentes de diferentes Cámaras Comerciales e Industriales, el presidente de la COPARMEX, delegación San Luis Potosí, el presidente de Industriales Potosinos, A.C., el presidente del organismo empresarial de cada una de las cuatro Zonas Naturales y tres directivos de instituciones de educación superior del estado.⁴¹²

Con base en la Ley para el Desarrollo Económico Sustentable y la Competitividad, los estímulos e incentivos encontrados en el capítulo siete, artículo 30 de la Ley antes mencionada, estaban divididos en dos: i) apoyos financieros y ii) asesoría legal, administrativa y de capacitación. Los apoyos financieros eran los siguientes: promover convenios con el sector privado; promover estímulos fiscales o administrativos, emitidos por el Ejecutivo estatal; trasladar muebles propiedad del Gobierno del estado; otorgar en donación, venta condicionada, permuta, arrendamiento, comodato, fideicomiso de bienes inmuebles del Estado para el proyecto de inversión; participar, según el porcentaje que estipule el Consejo, en la construcción de infraestructura para la instalación o expansión de empresas u otorgar recursos económicos para su acción; aportación estatal para la creación, instalación o mejoramiento de los servicios públicos, y apoyar sectores relevantes mediante fideicomisos constituidos por el Ejecutivo. Sobre los instrumentos para la asesoría legal, administrativa y capacitación: gestionar asesoría y facilidades en la ejecución de trámites ante autoridades; promover actividades de capacitación e investigación; facilitar al inversionista el vínculo con servicios legales, administrativos, financieros y logísticos; facilitar el vínculo entre la industria con los centros de competitividad afines; promover la participación de los inversionistas del estado en eventos para promocionar productos; modernizar mecanismos de comercio exterior que aseguren la existencia de rentabilidad; facilitar la vinculación entre las universidades con la industria para la promoción de proyectos de desarrollo tecnológico y sustentable, y vincular los planes de estudio de las universidades y centros educativos según los requerimientos de la industria para que el estado cuente con mano de obra calificada. Cabe subrayar que en el artículo 31 de esta misma Ley se incluyó que los municipios contaban con la posibilidad de otorgar, previa sugerencia del Consejo, los incentivos y estímulos a la inversión nacional o extranjera que hayan considerado necesarios

⁴¹² Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; H. Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Ley para el Desarrollo Económico Sustentable y la Competitividad del Estado de San Luis Potosí.» 27 de abril de 2017. *Instituto de Investigaciones Legislativas. Unidad de Informática Legislativa.* pp. 2-10. Recuperado el 25 de agosto de 2021. <[http://www.cegaipslp.org.mx/HV2019.nsf/nombre_de_la_vista/B0E342A093E6A9848625837C00604EEE/\\$File/Ley+Para+El+Desarrollo+Economico+Sustentable+Y+La+Competitividad+Del+Estado+De+San+Luis+Potosi.pdf](http://www.cegaipslp.org.mx/HV2019.nsf/nombre_de_la_vista/B0E342A093E6A9848625837C00604EEE/$File/Ley+Para+El+Desarrollo+Economico+Sustentable+Y+La+Competitividad+Del+Estado+De+San+Luis+Potosi.pdf)>; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 57-63; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 183-191; Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Se aprobó nueva Ley de Desarrollo Económico Sustentable y Competitividad.» 25 de mayo de 2015. *Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí.* Recuperado el 25 de agosto de 2021. <<http://lx.congresosanluis.gob.mx/LX/noticia.php?id=1444#.YSbm0Y5KiUn>>.

para la instalación o expansión de las empresas. Entre los incentivos se incluyeron los beneficios fiscales u otros según el ámbito.⁴¹³

Sobre los últimos dos aspectos relacionados con las funciones políticas y económicas que ha desempeñado el gobierno estatal como fracción hegemónica de la clase dominante, pareció pertinente subrayar que, tanto en la conformación del Clúster Automotriz San Luis Potosí como del Consejo para el Desarrollo Económico Sustentable y la Competitividad, no se encontró entre sus miembros *alguna organización que haya representado al factor trabajo*. Resultó un tanto complicado comprender por qué solamente han tenido cabida, en estas organizaciones, representantes del capital nacional y extranjero, representantes del gobierno e, incluso, de la academia, pero no se ha contado con la presencia de los trabajadores (no cuentan la STyPS o alguna de las centrales oficiales). Saltó a la vista esto último, pues se consideraron dos opciones: i) no se incluyó a los trabajadores porque no se han considerado necesarios para la negociación, o ii) no se encontró con quién negociar en el sentido de la escasa o nula organización sindical.⁴¹⁴

En cuanto al tema salarial, habría que subrayar el predominio del Estado en México bajo un régimen presidencial sobredeterminado. Esto ha significado que tanto los gobernadores de los estados como el gobierno federal, en esta búsqueda por atraer inversión, han ofrecido, por un lado, infraestructura pertinente para la producción, estímulos e incentivos y, por el otro, topes salariales, contratos y sindicatos de dudosa procedencia. Recuérdense que, en México, el salario es fijado anualmente por el Gobierno Federal —a través de la CONASAMI—, es decir, el incremento salarial depende del criterio y de los *presupuestos* desarrollados por instancias del Ejecutivo Federal (como la Secretaría de Hacienda) en una suerte de *salarios por decreto presidencial*.⁴¹⁵

Los bajos salarios y la paz laboral han sido los pilares del proyecto laboral que el Estado mexicano, a través del gobierno y de sus instituciones, ha gestionado desde 1925. Estos dos elementos, en pos de efectuar la anhelada integración regional, han funcionado como ventajas comparativas que han abanderado el *dumping* social. Se recuerda que, en lo

⁴¹³ Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; H. Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Ley para el Desarrollo Económico...», pp. 10-11; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 57-63; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 183-191; Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Se aprobó nueva Ley...».

⁴¹⁴ Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 48-63; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-27; Redacción El Heraldo. «SLP con los...»; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66.

⁴¹⁵ Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 14-15; Xelhuanzi López. *101 años de...*; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», pp. 89-118; Dicken. «The State Really...», pp. 169-183; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*, pp. 84-91; Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 4-26; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-23; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 108-115; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 48-63; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66.

referente a la brecha salarial entre los tres países firmantes del T-MEC, las condiciones de trabajo y los salarios no mejoraron ni se igualaron con el Tratado, sino que empeoraron.⁴¹⁶

La IAM, así como la IA-SLP, han resultado sumamente paradójicas, pues han adherido una ventaja comparativa a las competitivas: el bajo costo laboral. Como claramente estipuló el Gobierno Federal, en 2012, el país ofertaba 100 mil ingenieros y técnicos al año, de estos 2 692 han sido proporcionados por el estado de San Luis Potosí, y costaban un cuarto en comparación con los estadounidenses.⁴¹⁷

En lo que atañe a la IA-SLP, habría que enfatizarse que esta entidad, en específico la empresa GMM, reportó los salarios más bajos, en comparación con todas las ensambladoras asentadas en la república, en el periodo del 2012 al 2014. No obstante, y a pesar del aumento salarial que alcanzó esta entidad en 2018 de 125 a 220 pesos diarios —11 por ciento fue el aumento estipulado—, la entidad, en específico la empresa GMM, continuó reportando los salarios más bajos en todo el país.⁴¹⁸

En lo referente al tema sindical, lo que ha prevalecido ha sido la fragmentación de los sindicatos y el modelo predominante de contrato ha sido el CPP. El sindicalismo en México ha funcionado en perfecta concordancia con la forma económica capitalista no íntegra y ha propiciado el exterminio de la negociación colectiva por un modelo arcaico, bajo el conocimiento de las autoridades y empresas, que ha favorecido la polarización del sindicalismo. El modelo sindical oficial mexicano corroboró el carácter de clase que ha desempeñado el Estado y la ideología que ha imperado en la clase dominante mexicana.⁴¹⁹

En cuanto a la IA-SLP, se hizo un cuestionamiento sobre lo que ha entendido el gobierno de esta entidad por *atmósfera de trabajo excelente*, ya que, más allá de reflejar capacidad de negociación y absoluta *concordia*, quedó la incógnita sobre si esto no reflejó la escasa o nula participación de los trabajadores en la organización sindical. Se cuestionó si *ese compromiso* expresado por las centrales sindicales con presencia en el estado como la CTM, la CROM, la CROC o la Federación Auténtica de Trabajadores del Estado Potosino

⁴¹⁶ Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Dávalos. «La industria automotriz...», p. 127; Covarrubias. «La ventaja competitiva...», p. 102; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66.

⁴¹⁷ Business Guide. «Ventajas para invertir...», p. 26; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 163-182; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Durazo. *Factores que contribuyen...*, pp. 40-45; Dávalos. «Cadenas globales de...», pp. 225-247; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Covarrubias. «La geografía del...», pp. 211-241; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

⁴¹⁸ Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30, 48-51; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 48-63; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-27; Redacción El Heraldo. «SLP con los...».

⁴¹⁹ Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; Admin. «Más del 90%...»; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Quiroz. «Clase, formación histórica...», p. 92; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Xelhuantzi. «¿Qué es un...», pp. 99-120; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; San Luis Potosí Poder Ejecutivo del Estado. «Unidad sindical fortalece paz laboral en SLP: JM carreras 010519.» 1 de mayo de 2019. *San Luis Potosí Poder Ejecutivo del Estado*. Recuperado el 26 de agosto de 2021. <<https://slp.gob.mx/sitisionuevo/Paginas/Noticias/2019/Mayo%202019/010519/Unidad-sindical-fortalece-paz-laboral-en-SLP-JM-carreras-010519.aspx>>.

(CAT), no ha propiciado la segunda ventaja comparativa que ha aparecido como emblema: *ninguna huelga en más de 20 años y salarios competitivos*.⁴²⁰

Tanto los bajos salarios como la paz laboral en el estado produjeron fuertes sospechas en el autor de esta tesis, sobre todo porque pareciera que la producción únicamente se ha efectuado a través de los medios de producción y del no-obrero, lo cual ha desterrado o invisibilizado al factor trabajo en el proceso de trabajo y en las relaciones de producción. Esta sospecha se incrementó tras sistematizar toda la información recabada, así como después de la revisión documental de excelentes trabajos académicos como los de Bouzas y Covarrubias, Humberto García-Jiménez o de Karen Estefanía Sánchez González, pero, sobre todo, cuando se hizo la revisión del CCT de la empresa GMM en Villa de Reyes.⁴²¹

La revisión exhaustiva del CCT generó importantes cuestionamientos, dado que académicos y especialistas en estudios laborales han expresado dos rasgos característicos para distinguir los CPP. El primero se ha referido a que el contrato ha sido firmado y depositado ante las autoridades correspondientes a espaldas o sin el conocimiento de los trabajadores cuando aún no comenzaba propiamente la producción ni se contrataba a los trabajadores y, el segundo, los líderes suelen mantenerse en la dirección durante largos periodos de tiempo sin cuestionamiento. Otro elemento importante sobre este tipo de contrato es que permiten a las empresas decidir sin ninguna clase de réplica sobre la producción.⁴²²

Entre los hallazgos de esta tesis, se encontró un CCT con fecha del 22 de marzo de 2006 que coincidió con el expediente donde se depositaron el registro del CCT, las revisiones contractuales y salariales y algunas tomas de nota de este Complejo hasta el 2019. Además, este CCT con fecha del 2006 así como el del 2019 contaban con el mismo nombre del sindicato, del mismo secretario general, del mismo representante legal e idéntica sección sindical. En lo referente a la apertura de este Complejo, habría que mencionar que este no comenzó sus operaciones en marzo de 2006, sino hasta junio de 2008. A esto se añadiría que el denominador común de la revisión fue que en todo momento era la empresa quien tomaba las decisiones sobre el proceso de trabajo según fueran *las necesidades del mercado*. Por lo cual, con base en estos rasgos así como en las definiciones sobre lo que es un CPP y cómo reconocerlo, el autor de esta tesis consideró, a partir de esta evidencia, que podría tratarse de un contrato de esta índole (véase Anexo “Apéndice 7. Contrato Colectivo de Trabajo”).⁴²³

⁴²⁰ Agencia Pro San Luis. «Sector Industrial...»; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 57-63; SEDECO SLP. «15 Ventajas Competitivas...»; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66; STPSSLP. «Registro de Asociaciones de San Luis Potosí, S.L.P. México.» 03 de marzo de 2022. *STPSSLP*. Recuperado el 03 de marzo de 2022. <<http://187.188.246.37/webstps.nsf/Registro%20de%20Sindicatos?OpenFrameSet>>.

⁴²¹ Sánchez. *La precarización laboral...*; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Xelhuantzi. «¿Qué es un...», pp. 99-120; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

⁴²² Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Xelhuantzi. «¿Qué es un...», pp. 99-120; Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; Informe de la Confederación Sindical Internacional, Confederación Sindical de Trabajadores y Trabajadoras de las Américas y de la Unión Nacional de Trabajadores. *La violación del derecho de la libertad sindical y negociación colectiva en México. Informe ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos*. 5 de diciembre de 2016. pp. 2-5. Recuperado el 20 de septiembre de 2021. <https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/informe_csi_csa_unt_a_la_cidh_audiencia_5_dec_mexico_final.pdf?fbclid=IwAR0noem4PVydneyJAz7rRfqio3IFn2W9CliS_5Belh8eKNJvedIP_29HfZjM>.

⁴²³ SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», p. 46.

Este subapartado permitió ejemplificar, y comprobar, el predominio de lo político en la IAM y en la IA-SLP, en donde el Estado mexicano, por medio del gobierno en sus tres niveles y de sus instituciones, ha desempeñado funciones políticas y económicas que no se redujeron a la de un simple facilitador. Más bien, este ha expresado su carácter de clase al desempeñar, de manera irrefutable, diversas funciones específicas, aunque nunca ha dejado de cohesionar la formación social mexicana. Asimismo, acorde con la definición propuesta sobre la relocalización productiva, para que una empresa opte por ubicar, expandir o trasladar la producción hacia otro lugar, ha sido necesario que el país anfitrión contara con una serie de peculiaridades básicas. Y estas han sido desarrolladas por el Estado mexicano, mediante el gobierno, al proveer a las empresas de infraestructura pertinente, de marcos regulatorios más que apropiados, de incentivos y de estímulos.

4.2.2 Dimensión empresarial del caso: papel de la General Motors de México en el municipio Villa de Reyes, San Luis Potosí

Esta investigación situó la GMM en la dimensión empresarial, como un elemento característico de la instancia de lo económico concerniente a la formación social mexicana. Se seleccionó el Complejo de GMM en Villa de Reyes porque empató con la temporalidad propuesta por esta tesis (del 2008 al 2019) y porque permitió analizar la política industrial internacional y nativa de este sector, las tendencias del capital automotriz internacional y el proceso de la relocalización productiva.

Para comprender el arribo de GM a San Luis Potosí debe dejarse en claro que este no fue espontáneo ni accidental, sino que respondió al telón de fondo internacional en el cual se hallaba el corporativo. Es decir, habría que remitirse algunos años antes de la crisis del 2008-2009, ya que GM arrastraba severos problemas administrativos. Estos elementos, aunado a al incremento del precio del combustible, a la presión de las asiáticas y a la mala lectura que había hecho sobre el paulatino cambio en el patrón de consumo de vehículos, produjeron que el estallido de la crisis haya culminado en su quiebra. Para junio de 2009, GM fue rescatada cuando la Corte de Nueva York autorizó su reestructuración a través del financiamiento del Departamento del Tesoro de Estados Unidos. El gobierno estadounidense quedó como propietario mayoritario de las acciones hasta el 2013 y para contar con este rescate GM efectuó un Plan de Reestructuración al generar un portafolio de modelos más eficientes en el consumo de combustible, seguros e inteligentes; tuvo que incrementar la inversión en I&D, y redujo activos al comprimir o terminar algunas marcas.

Para comprender el porqué del arribo de GM a San Luis Potosí, desde varios años atrás comenzó a gestarse una tendencia que no tuvo como arranque la crisis del 2008 ni la firma del Tratado en la década de los 90, sino que, desde los años 70, las inversiones en territorio estadounidense, en su búsqueda por ubicaciones que ofrecieran mayores ventajas, menores costos y contaran con cierta tradición industrial, comenzaron a desplazarse del norte al sur hasta arribar al territorio mexicano. Este desplazamiento inició en el país desde finales

de la segunda etapa del desarrollo de la IAM, pero se agudizó durante la tercera etapa de la IAM, cuyo destino fue, primero, la zona de la Frontera Norte y, después, la zona del Bajío.⁴²⁴

Con este contexto internacional como telón de fondo, en vísperas de la crisis del 2008, pero sobre todo después de esta, los fabricantes estadounidenses, con la necesidad de reestructurar económicamente y sanear sus finanzas, fortalecieron sus actividades productivas en México tanto con la modernización de sus portafolios de productos y de sus plantas, como también con la ampliación de las ya existentes o la apertura de nuevas. En lo que corresponde al estudio de caso, cabe destacar que el proceso de selección para asentar su nueva inversión no inició en 2008, sino desde finales del 2005. Recuerde el lector que, durante este periodo, tanto en el nivel federal (bajo el gobierno del expresidente Vicente Fox Quesada) como en el del estado de San Luis Potosí (durante la administración de Marcelo de los Santos), gobernaba el PAN.⁴²⁵

Para finales del 2005, el entonces director general de GMM, Arturo Elías, se entrevistó con el exgobernador de los Santos con el objetivo de expresarle que el corporativo estaba buscando una ubicación en el centro-norte del país para construir autos compactos, con la condición de que el recinto tuviera una extensión de 300 hectáreas para la armadora y para establecer sus proveedores. Sin embargo, México no era el único candidato potencial para localizar la inversión, pero, de ser elegido, la empresa tendría que discernir entre otras sedes al interior como Querétaro, Aguascalientes, Coahuila, Hidalgo, Nuevo León y San Luis Potosí. Con respecto a las posibles ubicaciones, nótese que la geografía productiva continuó concentrándose en la zona de la Frontera Norte y en la del Bajío. A su vez, fue sumamente importante la estabilidad política en la entidad tras los turbulentos años que se vivieron con la ruptura al interior del grupo gobernante de la entidad en los 90.⁴²⁶

Como resultado de este primer acercamiento, el exgobernador de los Santos y el expresidente Fox acordaron dos cosas: i) el exmandatario federal sería el encargado de que la empresa se asentara en México y ii) el exgobernador sería el encargado de que la empresa optara por San Luis Potosí. Por consecuencia, el ejecutivo federal y el estatal, además de los otros atributos con los que ya contaba el estado, construyeron un paquete de incentivos para atraer la inversión. Habría que remarcar que, entre ambos exmandatarios panistas, colocaron sobre la mesa cerca de 100 millones de dólares para competir por la empresa.⁴²⁷

Para febrero de 2006, la GM optó por esta entidad; en julio de ese año inició la planeación bajo el nombre de Proyecto Cactus; en noviembre se colocó la primera columna;

⁴²⁴ Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 177-180; INEGI, AMIA. «Colección de estudios...», pp. 7-8; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; AMIA, AMDA, ANPACT, INA. «Diálogo con la...», pp. 8-10; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 70-78; EFEUSA. «GM confirma a...»; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 126-128; General Motors de México. «GM celebra 40 años...».

⁴²⁵ CNNExpansión. «GM pone el...»; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 126-128; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», p. 177.

⁴²⁶ CNNExpansión. «GM pone el...»; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 126-128; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 49-50.

⁴²⁷ CNNExpansión. «GM pone el...»; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 126-128; Plano Informativo. «Inicia operaciones General Motors.» 30 de julio de 2008. *Plano Informativo*. Recuperado el 29 de agosto de 2021. <<https://planoinformativo.com/36512/inicia-operaciones-general-motors-slp>>; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 40.

para enero de 2008 salió la primera línea de prueba del modelo Chevrolet Aveo; en junio de 2008 comenzaron oficialmente sus operaciones, y fue inaugurada por el expresidente Felipe Calderón Hinojosa, quien también formaba parte del PAN. Cabe destacar que la construcción de este Complejo fue en tiempo récord, pues desde que se colocó la primera columna en noviembre de 2006 hasta que salió la primera línea en enero de 2008, únicamente pasaron 14 meses. En cuanto al monto de la inversión, se subrayó que, con todo y la crisis que azotaba esta empresa, entre el 2006 y el 2009 GM invirtió 2.8 mil millones de dólares y para los siguientes dos años realizó otra inversión por 1.2 mil millones de dólares tanto para la apertura del Complejo San Luis Potosí como para sus otras instalaciones en el país. Según Arteaga, Ramos y Reyes, entre el 2007 y el 2013, GM destinó alrededor de 5 265 millones de dólares para producir nuevos modelos y para fabricar transmisiones y motores. No obstante, y una vez que las duras secuelas de la crisis lograron estabilizarse, en 2014 informó sobre otra inversión por 3.6 mil millones de dólares que se repartieron en los siguientes cuatro años para modernizar y expandir los cuatro Complejos. Esto último pudo corroborarse cuando la empresa informó en 2013 que haría una inversión por 5 mil millones de dólares entre el 2013 y el 2018 para modernizar y expandir sus actividades en el país.⁴²⁸

Hasta 2012, el Complejo San Luis Potosí trajo consigo una inversión de 650 millones de dólares, de los cuales, permitieron abrir: una planta de ensamblaje, una de estampado, una de transmisiones, una expansión de transmisiones para vehículos SUV y una de transmisiones de doble embrague que generaron 2 300 empleos directos y otros 4 994 empleos indirectos tanto de los proveedores (*Tier 1* y *2*) que se instalaron cerca de esta (la mayoría al interior del Logistik), como otras empresas integradas a la IA-SLP. Este Complejo, con una extensión de 347 hectáreas, comenzó con el ensamble del modelo Aveo, mismo que tuvo tres objetivos: i) responder a la necesidad de fabricar vehículos más eficientes debido al alza en los precios del combustible; ii) abastecer el mercado interno, y iii) más tarde exportarlo a Sudamérica y a los Estados Unidos. El modelo Aveo fue desarrollado por la alianza entre Daewoo y GM, que tuvo una capacidad anual de 75 mil unidades con 31 unidades por hora y contaba con la capacidad de 360 mil unidades. En lo referente a la planta de transmisiones, esta contaba con una capacidad de 300 mil unidades.⁴²⁹

Para el 2013, con una inversión de 420 millones de dólares, comenzó a fabricarse el modelo Chevrolet Trax que tuvo el mismo objetivo que el Aveo: venderse en el mercado interno y posteriormente exportarse a Estados Unidos, Canadá y Sudamérica. En 2015 recibió otra inversión por 87 millones de dólares para expandir su Complejo. En 2017, el corporativo llevó a cabo dos movimientos en el Complejo San Luis Potosí. Por una parte, tras la huelga en Ingersoll, Canadá, se efectuó el traslado del Chevrolet Equinox y del GMC Terrain al

⁴²⁸ CNNExpansión. «GM pone el...»; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 126-128; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 251-525; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», p. 177; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», p. 46; Neri y otros. «La industria automotriz...», p. 108; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 16, 29; Plano Informativo. «Inicia operaciones General Motors...».

⁴²⁹ Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», p. 177; CNNExpansión. «GM pone el...»; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 126-128; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 251-252; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 16, 29.

Complejo San Luis Potosí, en donde estos serían para comercio exclusivo en Estados Unidos. Desde este año, el corporativo planteó que en México se dejaran de ensamblar los subcompactos, con el objetivo de que solo se fabricaran las SUV's. El modelo Aveo se trasladó a China en este año y, en 2019, tras la huelga en Estados Unidos, se anunció el arribo del modelo Onix a San Luis Potosí, mismo que se esperaba que fuera exportable a 38 países en el mundo. Hasta el momento en que se escribió esta tesis, el Complejo San Luis Potosí fabricaba el Chevrolet Onix, el Chevrolet Equinox, el GMC Terrain (el Chevrolet Trax dejó de fabricarse en 2020) y la transmisión automática en 6 velocidades FWD y AWD (GF6). Cabe subrayar que la capacidad productiva en este Complejo pasó de ensamblar 170 mil unidades en 2015 a 280 mil en 2019, lo que se vio reflejado en el número de trabajadores al pasar de 2 300 trabajadores de planta a 6 558 trabajadores adheridos al CCT en 2019 y, con cifras de 2015, generó 16 mil empleos indirectos relacionados con el sector automotriz. A esto último habría que añadir el recorte de turnos que efectuó esta empresa en 2019, al pasar de tres a dos, y cuya finalidad tuvo dos propósitos: a) responder a las fluctuaciones del mercado y b) evitar el conflicto con el sindicato en Canadá.⁴³⁰

En cuanto a las características tecnológicas del Complejo, este, desde su apertura, ha contado con instalaciones modernas (hasta 2019 ocupaba 550 robots que apoyaban en la producción así como en el transporte robotizado desde el área de pintura hasta el de ensamblado) y con un elevado grado de flexibilidad y rotación en los lugares de trabajo para adecuarse a las necesidades del mercado y de la empresa. Este Complejo se ha organizado a partir del sistema modular, mediante el cual los proveedores se han establecido a escasos metros de este, con la finalidad de que las partes requeridas arriben según las necesidades de la producción, es decir, se ha continuado con el modelo productivo de la *lean production* y del *Just in time* (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapa ocho). De hecho, al interior de este se han entrecruzado operarios (trabajadores por contrato), empresas externas (los llamados socios de negocio) para llevar a cabo la seguridad, el servicio de cafetería y el manejo de materias, así como trabajadores indirectos adheridos a las empresas de proveeduría. Esto sin olvidar que este fue el primer Complejo en la región, y el único en México, en conseguir la certificación ISO-50001, pero también otras como la ISO-9001:2008 y la ISO-14001:2004. Por último, en 2015 se fabricaron 171 mil vehículos, de los cuales se exportaron 45 por ciento a Estados Unidos, Canadá y América Latina y en 2014 comenzaron a exportarse transmisiones a Europa.⁴³¹

⁴³⁰ General Motors de México. «GM en México...»; General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», p. 17; AP. «GM amenaza con...»; Editor Web. «Inicia GM producción...»; Redacción Sin Embargo. «Trabajadores de GM...»; Bloomberg. «GM trasladará producción...»; Tolentino. «El Chevrolet Onix...»; Revista Autopista Panamá. «Fábrica Chevrolet en...»; Martínez. «GM tiene una...»; General Motors de México. «GM en México...»; Villavicencio. «GM dejará de...»; Rodríguez. «GM se apoya...»; El Universal. «Producción de GM...»; Zapata. «Todo lo que...»; General Motors de México. «General Motors de México celebra...»; Anexo “Apéndice 7. Contrato Colectivo de Trabajo”; Metalmecánica. «GM ampliará su planta de estampado en San Luis Potosí.» abril de 2015. *Metalmecánica*. Recuperado el 29 de agosto de 2021. <<https://www.metalmecanica.com/temas/GM-ampliara-su-planta-de-estampado-en-San-Luis-Potosi+104233>>; Monreal. «General Motors cumple 11 años...»; Redacción. «GM despedirá a 600...»; Sánchez. «GM recortará 260...»; Hernández. «Sí habrá recorte...».

⁴³¹ Véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; General Motors de México. «General Motors Complejo San Luis Potosí obtiene la certificación ISO 50001...»; Revista Autopista Panamá. «Fábrica Chevrolet en México...»; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 13, 29; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30, 68-90; García y

Al interior de la fábrica los obreros se han organizado a partir del programa de Equipos de Trabajo y del sistema de puntas de estrella. Recuérdese que el sistema de puntas de estrella se configuró a partir de los MET's, en el que cada operario ha sido una punta de la estrella y, a su vez, cada MET ha funcionado como un equipo autodirigido por un número determinado de personas encargadas (hasta 2017 eran aproximadamente siete) de un área operativa. Asimismo, cada MET contaba con un LET que era supervisado por otros LGT's. La jornada estaba compuesta por el esquema cuatro por tres, en donde trabajaban cuatro días a la semana con una jornada que llegaba a exceder las ocho horas de trabajo. Las remuneraciones estaban divididas en tres rubros: salario base, bonos y prestaciones que se subdividían en especie y servicios (seguro social, vales de despensa, transporte y comedor).⁴³²

Sin embargo, los salarios han dependido de la categoría y de la antigüedad. Los MET's de recién ingreso recibían menos salario que los que cumplían el mes de trabajo, como estos últimos percibían menor remuneración que los LET's. En lo que atañe a los bonos, cabe destacar que estos han funcionado como una evaluación sobre el desempeño de cada MET y han tenido como objetivo incrementar la productividad, calidad, reducir el tiempo y el uso de recursos. Esto se ha basado en el Sistema Global de Manufactura cuyos rubros eran: i) gente, ii) seguridad, iii) costo, iv) calidad, v) respuesta y vi) ambiente. La dificultad de este bono se encontraba en sus prerrequisitos: ninguna falta, ningún reporte y máximo un retardo. A estos prerrequisitos habría que añadir el uso del equipo de protección, la disciplina, el aseo en el lugar de trabajo y trabajar días no previstos. Para 2017, el monto por este bono era de mil pesos mensuales.⁴³³

Hasta el momento en que se escribió esta tesis: a) GMM atrajo 156 empresas de proveeduría y generó más de 41 mil empleos en la IA-SLP; b) para 2020 las exportaciones de la IA-SLP fueron 3.3 veces mayores que las exportaciones de otras industrias manufactureras y 7.2 veces sus ingresos por remesas, y c) la IA-SLP, entre el 2003 y el 2019, aumentó su importancia en la economía de la entidad con una participación que ascendió de 3.1 por ciento a 12.4 por ciento. El impacto de las dos armadoras en el estado ha sido sumamente significativo, pero el arribo de GM a San Luis Potosí ha generado que 65.1 por ciento del total de las empresas nuevas automotrices hayan optado por esta entidad. Entre 2006 y 2011, tras el asentamiento de esta pudo observarse el aumento en el consumo de ciertos rubros como el gasto en alimentos, transporte, vivienda y educación. Es decir,

Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 213-221; Martínez, García y Santos. «Nuevas formas de...», pp. 171-178; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 84-88; Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, p. 32; González. *Flexibilidad laboral en...*; Turner. «La industria automovilística...», pp. 495-505; López. *La Evolución Estratégica...*, pp. 42-48; Álvarez. «El toyotismo como...», pp. 181-201; Matsuhashi y Togashi. «Locational Dynamics and...», pp. 174-189.

⁴³² Véanse Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas” y “Apéndice 7. Contrato Colectivo de Trabajo”; Martínez, García y Santos. «Nuevas formas de...», pp. 171-178; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 84-88; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 213-221; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 68-90.

⁴³³ Véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 68-90; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 66-67; General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», pp. 19, 41; Jaramillo. *Proyecto e implementación...*, pp. 8-72; Neri y otros. «La industria automotriz...», p. 109.

aumentaron su producción otros sectores como el restaurantero (75 por ciento), el servicio de transporte de pasajeros particulares (28 por ciento) y el hotelero (13 por ciento).⁴³⁴

Se consideró crucial mencionar que esta empresa se asentó en San Luis Potosí debido a la importante infraestructura e incentivos, pero también por la calidad, el precio y la cantidad disponible de mano de obra. Esta ha generado puestos de trabajo tanto en el Complejo como en empresas periféricas y ha permitido la integración de la IA-SLP a la cadena regional de valor, pues ha exportado automóviles y partes a diferentes países en el mundo. Sin embargo, quedaron otros temas de vital importancia como la calidad del empleo que ofrece esta empresa y esta industria en San Luis Potosí. Este punto no debe tomarse a la ligera, pues, en los albores del T-MEC, existen una serie de compromisos y deudas pendientes por resanar: los salarios, la libertad de asociación sindical y de negociación colectiva e incrementar la capacidad nativa para la generación de I&D.⁴³⁵

4.2.3 La relocalización productiva: categorías de análisis para comprender el establecimiento de General Motors en Villa de Reyes, San Luis Potosí

Con base en el proceso en doble vía de Ragin para investigaciones de carácter cualitativo, esta última dimensión de estudio fue desagregada en cuatro categorías de análisis que facilitaron el desarrollo, a partir del caso seleccionado, de una representación pertinente con la realidad.⁴³⁶

Se consideró importante subrayar que este Complejo permitió ilustrar el primer plano propuesto para estudiar el proceso de la relocalización productiva, dado que la entidad potosina ha formado parte de los territorios donde se han establecido nuevas empresas durante la tercera etapa del desarrollo de la IAM. Además, tras la crisis del 2008, fue la zona del Bajío, en específico San Luis Potosí, una de las que mejores resultados obtuvo. Esto sin olvidar que, mientras la crisis azotaba a GM, esta destinó fuertes flujos de inversión a sus Complejos en México, en donde incluyó la apertura de su último Complejo en Villa de Reyes. Este ha funcionado como bastión para ampliar o reducir las actividades existentes, así como para establecer líneas productivas provenientes de otras plantas en América del Norte.⁴³⁷

⁴³⁴ *Ídem*.

⁴³⁵ Sánchez. *La precarización laboral...*; Covarrubias. «The Mexican Auto...»; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...»; Xelhuantzi López. *101 años de...*; Covarrubias. «La ventaja competitiva...».

⁴³⁶ Ragin. «El uso de los métodos cualitativos...», pp. 143-176; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Porter. «Competitive Strategy: The...», pp. 1-30; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*, pp. 84-91; Buendía. «El papel de...», pp. 67-75; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 240-242; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 255-276; González. *Flexibilidad laboral en...*, pp. 24-29.

⁴³⁷ General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», p. 17; AP. «GM amenaza con...»; Editor Web. «Inicia GM producción...»; Redacción Sin Embargo. «Trabajadores de GM...»; Bloomberg. «GM trasladará producción...»; Tolentino. «El Chevrolet Onix...»; Revista Autopista Panamá. «Fábrica Chevrolet en...»; Martínez. «GM tiene una...»; General Motors de México. «GM en México...»; Villavicencio. «GM dejará de...»; Rodríguez. «GM se apoya...»; El Universal. «Producción de GM...»; Zapata. «Todo lo que...»; General Motors de México. «General Motors de México celebra...»; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 30, 75-89; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 70-78; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 171, 180; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; EFEUSA. «GM confirma a...»; Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 105-110; Álvarez. «Estrategias de reestructuración...», p. 4; Quiroz. «La crisis de...», p. 119; Metalmecánica. «GM ampliará su...»; Monreal. «General Motors cumple 11 años...»; Covarrubias. «La geografía del...», pp. 211-241; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 27.

A continuación, como parte del segundo plano de estudio, se presentan las cuatro categorías de análisis en las que se desagregó la relocalización productiva (como última dimensión de estudio). Se avisa que estas ventajas y beneficios no habrían podido efectuarse sin el papel predominante de lo político, ya que este ha desarrollado las condiciones pertinentes para el establecimiento de la IA-SLP y de este Complejo automotriz. De igual forma, estas mismas categorías tampoco podrían entenderse sin la GM, pues esta ha decidido, según sus estrategias corporativas y las necesidades de su producción, en dónde asentar sus inversiones. Estas categorías formaron parte de los hallazgos de esta tesis.

a) Ventajas competitivas

Aunque se han adelantado algunas características de esta categoría, este subapartado tuvo como finalidad exponer, a partir del estudio de caso, los aspectos en los que se ahondó durante la investigación. Las ventajas competitivas se entendieron como la capacidad que ha tenido un país para generar recursos humanos e infraestructura pertinente para la producción. Asimismo, estas no han sido espontáneas, sino que han respondido a procesos, en los cuales la dimensión política ha jugado un papel predominante a través de los tres niveles de gobierno y de diversas instituciones.⁴³⁸

Los aspectos que se analizaron rondaron en torno a los acuerdos comerciales, a la infraestructura de comunicación, a la oferta educativa y a la actitud del gobierno tanto en el nivel federal como en el estatal. En lo que atañe en el nivel federal: a) México ha firmado un elevado número de tratados y acuerdos comerciales con más de 50 países⁴³⁹, lo que le ha permitido contar con marcos regulatorios internacionales para acceder a diferentes mercados en el mundo y así facilitar la política arancelaria tanto en lo que fue el TLCAN como ahora con el T-MEC; b) hasta 2015 contaba con infraestructura de comunicación pertinente (76 aeropuertos, 27 mil kilómetros de vías férreas, 378 mil kilómetros de carreteras, siete puertos marítimos con dos salidas al mar); c) colindancia con Estados Unidos, en donde este ha sido el principal país receptor de exportaciones referentes con la IAM y, hasta el 2014, en la zona de la Frontera Norte, sobre el corredor centro-este, se encontraban las aduanas con mayores registros de exportaciones en entidades como Nuevo Laredo, Tamaulipas (exportó 42 por ciento de los productos por vía ferroviaria y 28 por ciento por vía terrestre) y Piedras Negras, Coahuila (25 por ciento de las exportaciones por vía ferroviaria), incluso, en este mismo año, en lo referente a la IAM, las exportaciones se movieron 50 por ciento por vía ferroviaria, 30 por ciento por vía terrestre y 20 por ciento por vía marítima, y d) para el 2012, México

⁴³⁸ Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Porter. «Competitive Strategy: The...», pp. 1-30; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*, pp. 84-91; Buendía. «El papel de...», pp. 67-75; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 240-242; Contreras, Schnierle y Solís. «Reestructuración y trabajo...», pp. 255-276; González. *Flexibilidad laboral en...*, pp. 24-29.

⁴³⁹ Hasta 2020, contaba con 13 Tratados de Libre Comercio con 50 países, 32 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones con 33 países y nueve Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial en cuanto a la Asociación Latinoamericana de Integración. Véase SEDECO SLP. «Panorama de Comercio Exterior en San Luis Potosí...», p. 15.

ofertaba 100 mil ingenieros y técnicos graduados al año y contaba con 900 programas de posgrado relacionados con la IAM.⁴⁴⁰

En lo referente a la entidad potosina, se subrayó que esta poseía atributos que excedían por mucho su mera localización, ya que la IAM, al estar principalmente situada en la zona de la Frontera Norte, en el centro del país y en el Bajío, elevó a esta entidad como una potencial sede para asentar inversiones. Habría que añadir la importante tradición manufacturera con la que ha contado el estado, ya que la IA-SLP inició sus operaciones desde la década de los treinta durante la primera etapa del desarrollo de la IAM. Sin embargo, esta industria tuvo un fuerte repunte en 1994 y en 2008 cuando inició sus operaciones el Complejo de GMM. Entre el 2003 y el 2012, se instalaron alrededor de 45 empresas y 43 más expandieron sus instalaciones.⁴⁴¹

Habría que puntualizar los esfuerzos desarrollados por el gobierno estatal (durante diferentes administraciones) y por empresarios locales para atraer inversión. Estos esfuerzos se concentraron en aprovechar la ubicación, dado que la entidad al situarse geográficamente en el centro del país y al ser atravesada por importantes ejes carreteros y ferroviarios, le permitieron acceder al corredor centro-este del ahora T-MEC, aunque también esta entidad ha contado con cierta proximidad a las ciudades más importantes del país (Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara), así como comunicación al norte, al sur, al este y al oeste.⁴⁴²

En lo que atañe a las ventajas competitivas capitalizadas en el estado y ocupadas por la GMM se hallaron: i) las Zonas Industriales públicas y los parques industriales privados (la producción automotriz se ha concentrado en la Zona Centro); ii) la importante red carretera (federal y estatal), red ferroviaria (con 1 235 kilómetros), un aeropuerto internacional (su expansión se hizo en el 2016 al pasar de una capacidad de 450 mil pasajeros a un millón), uno nacional (Tamuín) y uno de corto alcance, dos particulares y 18 aeropistas; iii) terrenos disponibles para el asentamiento industrial; iv) Recintos Fiscalizados Estratégicos y Terminal Intermodal; v) Asociaciones y Cámaras de comercio; vi) amplia oferta educativa con

⁴⁴⁰ Dussel. «Las importaciones de...», pp. 126-139; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Porter. «Competitive Strategy: The...», pp. 1-30; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*, pp. 84-91; Buendía. «El papel de...», pp. 67-75; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...»; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 240-242; Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; SEDECO SLP. «Panorama de Comercio Exterior en San Luis Potosí...», p. 15; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 89-91; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 29.

⁴⁴¹ Véase Anexo, «Apéndice 1. Relación de las entrevistas»; Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 4-6; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 13-20; García-Remigio y otros. «Valoración del impacto...», pp. 439-441; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 370-378; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-31; Escandón. *Análisis de la...*, pp. 57-59; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Garza. «La política de...», pp. 39-55; Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Gasca. «Reconfiguración económica del...», pp. 48-51; Kansas City Southern. «Mapa de la red...»; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 92-104; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», p. 45; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23.

⁴⁴² Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Garza. «La política de...», pp. 39-55; Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Gasca. «Reconfiguración económica del...», pp. 48-51; Kansas City Southern. «Mapa de la red...»; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 102-104; SEDECO SLP. «Panorama Económico del...», p. 04; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 43-46; Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 4-6; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 13-20; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-31; Agencia Pro San Luis. «Sector Industrial...»; véase Anexo, «Apéndice 1. Relación de las entrevistas»; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; Logistik Parque Industrial. «Resumen Ejecutivo...», p. 9; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 43-44.

universidades, tecnológicos y otros centros con la posibilidad de generar I&D (el aspecto educativo ha sido esencial para el asentamiento de GMM y de otras empresas como BMW), y vii) en la actitud del gobierno de San Luis Potosí, tanto en el nivel estatal como municipal, al haber sido facilitador y proactivo en la promoción de estímulos para atraer la inversión.⁴⁴³

Aunque todos estos elementos han generado una importante aglomeración de empresas proveedoras y de mano de obra joven, calificada y económica en las zonas industriales públicas y parques industriales privados al interior de la ZMSLP, se buscaron las ventajas competitivas que le proporcionaron, de arranque, el gobierno estatal y municipal de Villa de Reyes a través de Logistik, a la GMM: i) cercanía y aglomeración de proveedores; ii) amplios terrenos de carácter industrial; iii) acceso a importantes ejes carreteros a escasos metros; iv) enlace a la red ferroviaria a cargo de la empresa KCSM para facilitar el transporte hacia Estados Unidos (en 2014, el gobierno estatal apoyó con la construcción de su espuela de ferrocarril con 2 800 metros de longitud, misma que era parte del paquete original de incentivos para facilitar el traslado y exportación de vehículos a Estados Unidos a cargo de KCSM); v) Terminal Intermodal, aduana, Recinto Fiscalizado Estratégico, y vi) acceso a subestación eléctrica, gas y abastecimiento de agua. Es decir, se le proporcionó una excelente *dotación* de infraestructura de comunicación, así como los servicios básicos, pero también se fueron añadiendo o incrementando según las necesidades del Complejo.⁴⁴⁴

Una vez que se consolidó el Complejo en la entidad, este coadyuvó con el importante crecimiento de la IA-SLP a través del número de empleos generados, con el establecimiento de otras empresas proveedoras y con el incremento en las exportaciones concernientes al equipo de transporte. En lo referente a las exportaciones, en 2011 alcanzaron los 5 756 millones de dólares y, de estos, 5 392 millones de dólares pertenecieron a las exportaciones manufactureras. Para el 2019, el total de exportaciones ascendió a 15 515 millones de dólares, de los cuales, 15 403 provenían de las exportaciones manufactureras, es decir, 99.3 por ciento

⁴⁴³ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 13-19, 43-106; Business Guide. «Ventajas para invertir...»; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-29; SEDECO SLP. «Centros de Investigación e Innovación; Moreno. «Localización, deslocalización y...» pp. 1-23; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 78-87; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 97-107, 110; Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...»; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 43-63; Armín. «Villa de Reyes...»; SEDECO SLP. «Asociaciones y Cámaras del estado de S.L.P...»; SEDECO SLP. «Centros de Investigación e Innovación...»; SEDECO SLP. «Parques industriales en San Luis Potosí...»; SEDECO SLP. «15 Ventajas Competitivas...»; Dirección General de Desarrollo y Promoción Industrial. «Directorio de empresas...»; Kansas City Southern. «Mapa de la red...»; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Logístico...*, pp. 17-34; Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 4-26; véase Anexo, «Apéndice 1. Relación de las entrevistas»; Zaragoza. «Invierte grupo OMA...»; Miguel Ángel Silva Mendez. «Inicio operaciones espuela de ferrocarril en Complejo GMM de SLP.» 30 de enero de 2014. *Automotores*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<http://www.automotores-rev.com/inicio-operaciones-espuela-de-ferrocarril-en-complejo-gmm-de-slp/>>; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 23-24.

⁴⁴⁴ CNNExpansión. «GM pone el...»; Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...», pp. 67-86; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 22-23, 80-85; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», p. 61; Logistik Parque Industrial. «Beyond Well...»; Logistik Parque Industrial. «Servicios...»; Logistik Parque Industrial. «Clientes...»; Logistik Parque Industrial. «Resumen Ejecutivo...»; Logistik. «¿Quiénes somos?...»; Logistik. «Parque Industrial...»; Logistik. «Plan Maestro...»; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», p. 61; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 78-85, 128, 137-162; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 23-24, 40.

del total de las exportaciones. Habría que señalar que, de estos 15 403 millones de dólares, 11 448 millones de dólares fueron generados por la fabricación de equipo de transporte.⁴⁴⁵

En lo referente a otros aspectos de las ventajas competitivas, destacó la apertura de centros dedicados a la generación de I&D (públicos y privados), en 2015 se constituyó el Clúster Automotriz San Luis Potosí, A.C. y, años más tarde, logró consolidarse la infraestructura logística en la entidad. En cuanto a la logística, según cifras de la SEDECO SLP, para el año 2018, de las 271 unidades económicas adheridas a la industria manufacturera de exportación, 59.5 por ciento ocupó servicios de alguna empresa logística. Cabe aclarar que la logística ha jugado un papel sumamente importante en los requerimientos de la industria automotriz contemporánea, ya que esta ha sido la encargada de encadenar y coordinar los procesos productivos. La entidad ha contado con importantes empresas dedicadas a la logística como Panamericano, Potosinos, Fargos Logística y Estafeta, así como organismos clave como el Clúster Logístico de San Luis Potosí, A.C., el Laboratorio Nacional Sistemas de Transportes y Logística, la Asociación Mexicana de Logística y Cadena de Suministro, el Consejo Mexicano de Transporte y la Logística, A.C., el Centro para la Innovación en Transporte Intermodal y Logística, entre otros. Para que el lector pueda vislumbrar la relevancia de la logística terrestre, en 2018, del total de las manufacturas de exportación, 67.5 por ciento ocupó transporte terrestre, 19.5 por ciento marítimo, 9.0 por ciento aéreo y 3.0 por ciento férreo. De estas, 65.5 por ciento tuvo como destino la Frontera Norte, 7.5 el Océano Pacífico, 12.1 por ciento el Golfo de México y 14.8 por ciento otros puertos o fronteras ubicadas al sur del país. A su vez, en 2019 se conformó la Alianza Centro-Bajío-Occidente entre los gobiernos de San Luis Potosí, Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro y Jalisco, en la que se destacó la importancia del sector automotriz y ha incentivado acciones para consolidar la producción, mejorar la calidad y extender la competitividad.⁴⁴⁶

En conclusión, esta serie de aspectos relacionados con las ventajas competitivas permitieron corroborar el papel predominante de lo político para el establecimiento y desarrollo de esta industria. Por el otro lado, fue sumamente importante mencionar que las

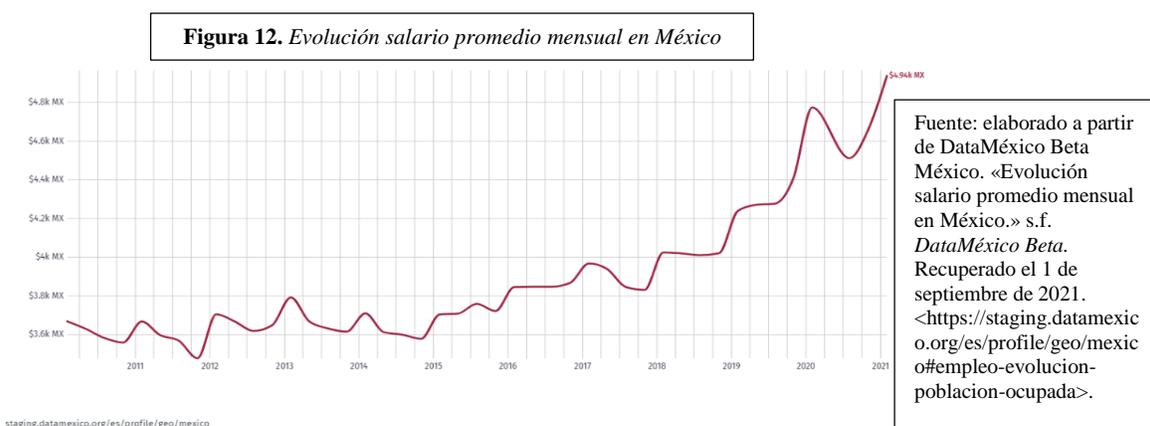
⁴⁴⁵ SEDECO SLP. «Panorama de Comercio Exterior en San Luis Potosí...», pp. 18-32; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 45-56; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 108-109; véase Anexo, «Apéndice 1. Relación de las entrevistas»; Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 7, 18-19; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-29; BMW Group. «Programa Dual en BMW...»; Alianza Automotriz Redacción. «Centro de entrenamiento BMW...»; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 30-32; Gobierno del Estado de San Luis Potosí (2003-2009). «Comparecencia...»; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 39.

⁴⁴⁶ SEDECO SLP. «Panorama de Comercio Exterior en San Luis Potosí...», pp. 18-32; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Logístico...*, pp. 18-34; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, p. 27; Clúster Automotriz San Luis Potosí A.C. «Clúster Automotriz San Luis Potosí...»; Clúster Automotriz San Luis Potosí A.C. «Nosotros...»; SEDECO SLP. «Alianzas del estado de S.L.P...»; Frontier Industrial & Logistics Real State. «Alianza Centro Bajío-Occidente...»; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 12-19, 75-76; Clúster Logístico de San Luis Potosí A.C. «Nosotros...»; Mexcentrix Strategic Solutions. «La industria manufacturera...».

ventajas competitivas proporcionadas han buscado responder a las necesidades de las empresas adheridas a la IA-SLP, pero específicamente a las de GMM.

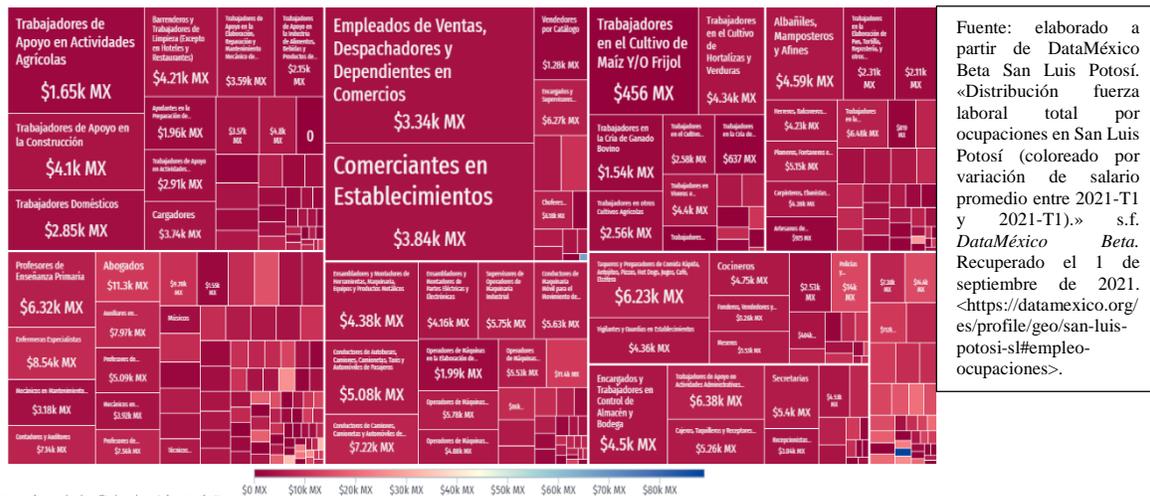
b) Ventajas comparativas

Esta categoría se concentró en dos aspectos: los bajos salarios y la estabilidad laboral. Durante la investigación, diversas fuentes confirmaron que San Luis Potosí ha sido una entidad con bajos salarios. Hasta el momento en que se escribió esta tesis, el salario mensual promedio en la entidad pasó de 3 200 pesos en 2011 a 4 660 pesos en 2021. Habría que puntualizar que el salario mensual promedio en México, hasta el 2021, era de 4 940 pesos (véanse figuras 11 y 12). Esto mismo pudo corroborarse con la figura 13, en donde se presentaron los salarios percibidos por ocupación para el primer trimestre del 2021 en la entidad potosina. A su vez, pudo analizarse que la mayoría de la distribución laboral por ocupación se concentró entre los cero y los 20 mil pesos mensuales, pero se observaron salarios desde 456 pesos mensuales para trabajadores de cultivo hasta salarios exorbitantes que rondaron cerca de los 80 mil pesos mensuales para puestos directivos.⁴⁴⁷



⁴⁴⁷ DataMéxico Beta San Luis Potosí. «Evolución salario promedio mensual en San Luis Potosí.» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://staging.datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-sl#empleo-evolucion-poblacion-ocupada>>; DataMéxico Beta México. «Evolución salario promedio mensual en México.» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://staging.datamexico.org/es/profile/geo/mexico#empleo-evolucion-poblacion-ocupada>>; DataMéxico Beta San Luis Potosí. «Distribución fuerza laboral total por ocupaciones en San Luis Potosí (coloreado por variación de salario promedio entre 2021-T1 y 2021-T1).» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-sl#empleo-ocupaciones>>.

Figura 13. Distribución fuerza laboral total por ocupaciones en San Luis Potosí (coloreado por variación de salario promedio entre 2021-T1 y 2021-T1)

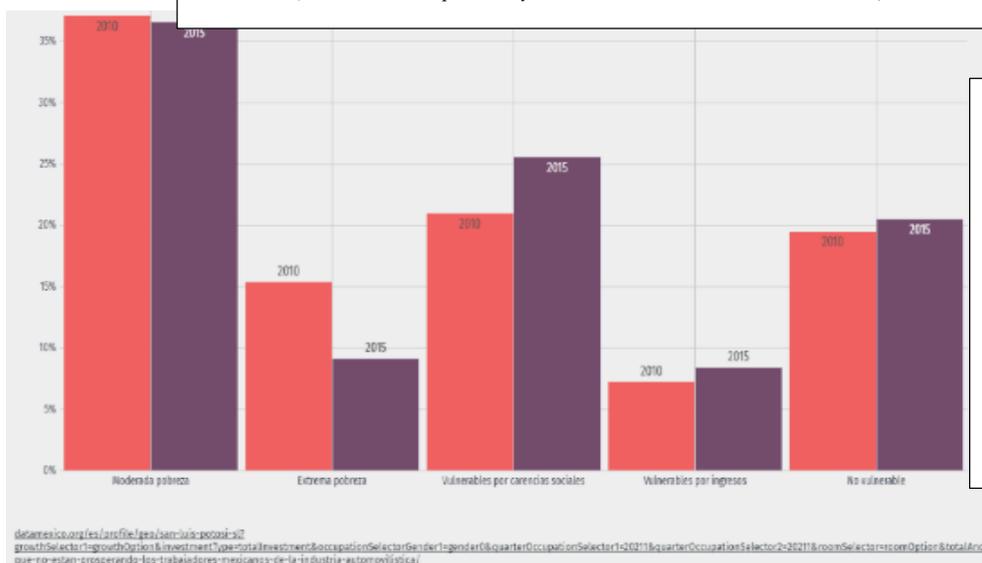


datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-s?growthSelector1=growthOption&investmentType=totalInvestment&occupationSelector=gender1=gender&quarterOccupationSelector1=2021&quarterOccupationSelector2=2021&roomSelector=roomOption&totalAndInfiQue-no-están-prosperando-los-trabajadores-mexicanos-de-la-industria-automovilistica/

En lo referente a indicadores sobre pobreza en la entidad, según la plataforma Data México se observó que, en 2015, 36.5 por ciento de la población se encontraba en condición de pobreza moderada, 9.1 por ciento en pobreza extrema, 25.56 por ciento era vulnerable por carencias sociales y 8.36 por ciento era vulnerable por ingresos (véase figura 14). Estas cifras fueron corroboradas por el *Informe de pobreza y evaluación 2020 San Luis Potosí*, elaborado por el Consejo Nacional de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en donde se mostró que, para el 2018, 36.1 por ciento de la población (1 021 400 personas) se hallaba en condición de pobreza moderada, 7.3 por ciento (207 600 personas) en condición de pobreza extrema, 27.7 por ciento (784 800 personas) era vulnerable por carencias sociales y 7.4 por ciento (208 900 personas) era vulnerable por ingresos. Para este mismo año, el porcentaje de pobreza en la entidad potosina era 1.5 mayor que el nacional con 41.9 por ciento. En cuanto a la concentración del ingreso, a partir del coeficiente de Gini, el promedio nacional en 2018 fue de 0.4688, mas San Luis Potosí se posicionó ligeramente por debajo con 0.4369. En lo referente al aspecto del analfabetismo, según el INEGI el porcentaje promedio nacional en 2020 fue de 4.7 por ciento (más de 4 millones de personas), mientras que el del estado de San Luis Potosí fue de 5 por ciento del total de la población. Según la SEDECO SLP, el porcentaje nacional de población analfabeta en el periodo de 2020 al 2021 fue de 3.5 por ciento, en donde San Luis Potosí obtuvo idéntico porcentaje al nacional. Finalmente, en lo que atañe a la escolaridad, para 2020 tuvo un promedio de 9.6 años, es decir, primaria y secundaria finalizadas. Sin embargo, destacaron la distribución de los grados académicos en nivel primaria, secundaria, bachillerato y licenciatura (véase figura 15).⁴⁴⁸

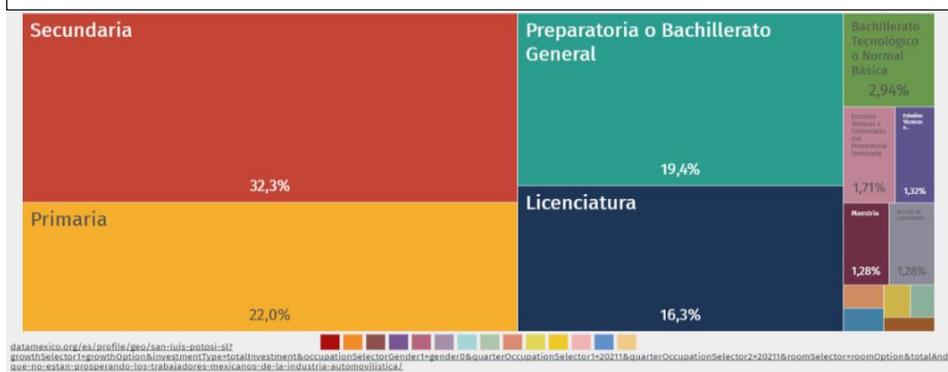
⁴⁴⁸ SEMARNAT. «Coeficiente de Gini.» 11 de Noviembre de 2019. SEMARNAT. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <[http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/slp/poblacion/educacion.aspx?tema=me&e=24](http://dgeiawf.semarnat.gob.mx:8080/ibi_apps/WFServlet?IBIF_ex=D1_POBREZA00_27&IBIC_user=dgeia_mce&IBIC_pass=dgeia_mce&NOMBREENTIDAD=* &NOMBREANIO=*>; INEGI. «Educación.» 2020. Cuéntame. Información por entidad. INEGI. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <; INEGI. «Analfabetismo.»

Figura 14. Distribución de personas según condición de pobreza en 2010-2015
(Indicadores de pobreza y carencias sociales en San Luis Potosí)



Fuente: elaborado a partir de DataMéxico Beta San Luis Potosí. «Distribución de personas según condición de pobreza en 2010-2015 (Indicadores de pobreza y carencias sociales en San Luis Potosí).» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-sl#equidad-pobreza>>.

Figura 15. Niveles de escolaridad de la población de 15 años y más en San Luis Potosí (distribución de la población total)



Fuente: elaborado a partir de DataMéxico Beta San Luis Potosí. «Niveles de escolaridad de la población de 15 años y más en San Luis Potosí (distribución de la población total).» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-sl#schooling-levels>>.

Se mostraron estas cifras con la finalidad de ilustrar que si bien la IA-SLP ha tenido un crecimiento económico fuerte, no por ello ha ocurrido lo mismo en un plano de mejora social. Es decir, ha ocurrido la misma paradoja desde la firma del TLCAN: crecimiento económico e integración regional por medio de la cadena de valor en favor de las empresas, pero no han mejorado las condiciones de vida y de trabajo para la población en donde se han asentado estas. En lo referente con la IAM, se recuerda que la brecha salarial entre los países firmantes del Tratado se incrementó y se convirtió en una ventaja comparativa y en un atractivo para la inversión. Este deterioro salarial fue corroborado por Rodríguez y Sánchez, quienes

2020. *Cuéntame de México*. INEGI. Recuperado el 2 de septiembre de 2021. <<http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/analfabeta.aspx?tema=P>>; Consejo Nacional de la Política de Desarrollo Social. *Informe de pobreza y evaluación 2020. San Luis Potosí*. México: CONEVAL, 2020. pp. 12-14; DataMéxico Beta San Luis Potosí. «Niveles de escolaridad de la población de 15 años y más en San Luis Potosí (distribución de la población total).» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-sl#schooling-levels>>; DataMéxico Beta San Luis Potosí. «Distribución de personas según condición de pobreza en 2010-2015 (Indicadores de pobreza y carencias sociales en San Luis Potosí).» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-sl#equidad-pobreza>>; SEDECO SLP. «Principales Indicadores por Entidad Federativa.» I Trimestre 2021. *SEDECO SLP*. p. 9. Recuperado el 25 de junio de 2021. <<http://www.sedecosp.gov.mx/wp-content/uploads/2021/06/PIEF-I-Trim-2021.pdf>>.

demonstraron que, entre 1994 y el 2016, el empleo en el sector automotriz creció siete veces en México, pero el salario, para el 2016, era de 3.14 dólares por hora en México, 28.6 dólares por hora en Estados Unidos y 26.3 dólares por hora en Canadá. El deterioro salarial ha llegado a tales extremos, como lo demostró Covarrubias, que este no ha crecido a la par del desempeño o la productividad. Esto mismo ha sido expresado por Bensusán, quien indicó que si bien, entre el 2005 y el 2015, incrementó el salario mínimo, no ocurrió así en la IAM. Según la CEPAL, para el 2017, el ahorro por unidad ensamblada en México, debido al bajo costo salarial, rondó entre 600 y 700 dólares, es decir, 2 520 millones de dólares que percibieron las empresas en ahorros (esto se obtuvo al multiplicar 700 por el número de unidades ensambladas en 2016 [3.6 millones de unidades]). Sin embargo, esto no ha sido una responsabilidad que haya recaído únicamente en las empresas extranjeras, sino que han participado el Estado, a partir del gobierno, pero sobre todo el polarizado sindicalismo automotriz a cargo de la CTM. Según estimaciones de Bensusán, hasta marzo del 2021, la CTM tenía presencia en 17 de las 20 plantas automotrices en el país.⁴⁴⁹

Por consecuencia, el salario mínimo ha logrado cristalizarse en una suerte de orfandad de los trabajadores mexicanos. No obstante, este abandono del factor trabajo ha sido bautizado por el Estado con el mote de *estabilidad laboral*, que logró capitalizarse en ventajas comparativas para atraer IED. Tanto el salario como el sindicalismo mexicano han respondido a la forma económica que ha imperado en la formación social mexicana y en las funciones del Estado mexicano. El que el salario en México haya sido calculado independientemente de la productividad de los trabajadores ha sido una consecuencia del modo de producción capitalista no íntegro, pues, en teoría, el salario debería calcular los artículos básicos para el mantenimiento de los trabajadores y, a su vez, expresar el valor creado por el trabajador, mas, en México, este, debido a la incapacidad material para homologar las condiciones de producción, los procesos de trabajo y así generar valor según la media de trabajo socialmente necesario, ha sido estipulado por medio de decretos presidenciales. Imagínese lo que ha significado para los trabajadores de la IAM el que su remuneración haya estado por debajo del mínimo, cuando este último ni siquiera ha permitido acceder a la canasta básica. Por ejemplo, en 2017, el salario mínimo mensual en México era de 2 650 pesos y, según el CONEVAL, el precio de la canasta básica era de 2 924 pesos.⁴⁵⁰

En lo que atañe al sindicalismo automotriz, se recuerda que este ha cumplido un doble propósito. Por una parte, como aparato de Estado que ha impedido la homologación de las

⁴⁴⁹ Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», pp. 1-4; Dávalos. «La industria automotriz...», p. 127; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66; Covarrubias. «La ventaja competitiva...»; INEGI, AMIA. «Colección de estudios...», pp. 5-16, 36-39; Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz...», pp. 163-182; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Durazo. *Factores que contribuyen...*, pp. 40-45; Covarrubias. «La geografía del...», pp. 211-241; Humberto García-Jiménez. «Determinación de un salario digno: Aproximación metodológica y cálculo.» García-Jiménez, Humberto, Jorge Carrillo y Graciela Bensusán (coords.). *Salarios en tiempos de libre comercio: ¿Ofrece la industria automotriz salarios dignos en México?* México: El Colegio de la Frontera Norte, 2021. pp. 205-237.

⁴⁵⁰ Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 239-241, 273, 304-306; Redacción AN. «Salario mínimo no alcanza para cubrir "necesidades normales" de trabajadores: CNDH.» 22 de noviembre de 2017. *Aristegui Noticias*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<https://aristeguinoticias.com/2211/mexico/salario-minimo-no-alcanza-para-cubrir-necesidades-normales-de-trabajadores-cndh/>>; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66; García-Jiménez. «Determinación de un...», pp. 205-237.

relaciones de producción y de los procesos de trabajo y, por otro lado, ha imposibilitado la negociación colectiva de la clase trabajadora a través de un sindicato nacional de industria que permitiese equiparar la producción, las condiciones de trabajo, los salarios y la generación de valor. El sindicalismo automotriz oficial ha propiciado ventajas comparativas espurias, pero también el mantenimiento de la forma económica capitalista no íntegra. Esto ha sucedido de esta manera puesto que la apuesta del Estado mexicano, desde 1925, ha sido la desorganización y atomización —aunque también la simulación en la negociación y organización— de los trabajadores con la finalidad de mantener la paz laboral en función de los intereses del capital extranjero o de la clase dominante nativa.⁴⁵¹

En cuanto al estudio de caso, tanto los indicadores presentados (salario promedio, pobreza, desigualdad y escolaridad) como el panorama salarial y sindical en la IAM, han sido un reflejo de lo acaecido en la IA-SLP. Según Covarrubias y Bouzas, durante el periodo del 2012 al 2014, los salarios más altos en la IAM se localizaron en Puebla, mientras que los más inferiores en el Bajío. Esto pudo triangularse con la investigación previamente mencionada de García-Jiménez y en dos textos de Karen Estefanía Sánchez González.⁴⁵² García-Jiménez, mediante la adaptación de la metodología de salario digno de Anker y Anker (remuneración que incluye vida decente para la familia, alimentos, vivienda, educación, cuidado de la salud, transporte, ropa, eventos inesperados y otras cuestiones esenciales), concluyó que, para el 2017, la precarización más alta se encontraba en locaciones con menor antigüedad automotriz, como el Bajío, en donde GMM de San Luis Potosí obtuvo una diferencia de 90 por ciento menos entre el salario digno bruto con lo que percibieron los trabajadores, aunque, si se incluían ciertas prestaciones, esta se redujo hasta 75 por ciento. Sánchez González constató esta información, cuando expresó que las remuneraciones en el estado han sido *raquíticas* en comparación con la remuneración nacional y con la productividad automotriz en la entidad. Covarrubias expresó que, para el 2016, el promedio salarial de las plantas armadoras en la IAM fue de 2.9 dólares (con todo y prestaciones) por hora, en contraparte de los 47 dólares (con todo y prestaciones) en Estados Unidos. Para este mismo año, nuevamente despuntó el Bajío con los salarios más bajos, en donde GMM de San Luis Potosí obtuvo la posición 15 de 18 en donde el número uno percibió la mayor remuneración y la posición 18 la menor. Es decir, en 2016, el trabajador mexicano ganó 94 por ciento menos que el estadounidense. Para el 2018 este escenario continuó, pues, con todo y el aumento en el salario del 11 por ciento, el Complejo de GMM siguió reportando los salarios más bajos. Según la CTM, para ese año el promedio por hora de trabajo en la IAM era de 4.09 dólares y para el Complejo en San Luis Potosí apenas y alcanzó los 1.68 dólares. Esto sin tocar el tema de que en Alemania se pagaban 53 dólares y en Bélgica 41.9 dólares por hora.⁴⁵³

⁴⁵¹ Xelhuanzi. *101 años de control...*; Álvarez. *Crítica de la...*, pp. 239-241, 273, 304-306, 310-345; Arteaga, Ramos y Reyes. «Los sindicatos: ¿actores...», pp. 247-262; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66.

⁴⁵² Se agradecen y reconocen las valiosas observaciones que Karen Sánchez compartió con este proyecto.

⁴⁵³ Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30, 48-51; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 48-63; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez

Esto pudo cotejarse con la revisión realizada al CCT del Complejo, en donde se halló que la remuneración promedio por hora estuvo muy cerca de las cifras previamente mencionadas por Rodríguez y Sánchez, Covarrubias o la misma CTM. Según los resultados obtenidos de la revisión contractual, el promedio de dólares por hora que ha percibido un trabajador del Complejo en San Luis Potosí durante toda la segunda fase de la tercera etapa del desarrollo de la IAM ha sido de 1.97 dólares por hora (véase tabla 20).

Tabla 20. Salarios contractuales del Complejo de General Motors en Villa de Reyes, San Luis Potosí

Año	Salario promedio del número de categorías en el tabulador salarial	Pesos por hora*	Dólares por hora**	Salario diario en dólares
2008	154.88	19.36	1.737881508	13.90305206
2009	161.07	20.13375	1.493601632	11.94881306
2010	186.685	23.335625	1.849098653	14.79278922
2011	195.61	24.45125	1.967115849	15.73692679
2012	222.4	27.8	2.112462006	16.89969605
2013	217.3275	27.1659375	2.128991967	17.03193574
2014	234.79625	29.34953125	2.206731673	17.65385338
2015	245.61625	30.70203125	1.933377283	15.46701826
2016	262.06375	32.75796875	1.753638584	14.02910867
2017***	278.11	34.76375	1.839351852	14.71481481
2018	354.9	44.3625	2.306942278	18.45553822
2019	365.554545	45.69431813	2.373730812	18.98984649
Promedio total	239.917746	29.98972182	1.975243675	15.8019494

Fuente: elaboración propia a partir de Anexo, “Apéndice 7. Contrato Colectivo de Trabajo”; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Economicón. «Tipo de cambio dólar peso promedio anual 2019, serie de 1954 a 2019.» 7 de enero de 2020. *Economicón*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://economicon.mx/2020/01/07/tipo-de-cambio-dolar-peso-promedio-anual-2019-serie-de-1954-a-2019/>>; Xpertos. «Tipo de cambio promedio anual en México.» 2021. *Xpertos*. Recuperado el 29 de septiembre de 2021. <<https://xpertos.com.mx/planes/pesos-por-dolar/>>. *No se añadieron prestaciones, utilidades, ni se descontaron servicios e impuestos. **Elaborado a partir del tipo de cambio promedio anual de pesos a dólares. ***Para el año 2017 se tomó la Revisión del CCT del 1 de septiembre de 2017 debido al incremento en las categorías salariales.

En lo concerniente a la estabilidad laboral, esta pudo corroborarse con datos del gobierno estatal que expresó que no ha habido una huelga sustancial en más de 20 años, pero también se trianguló esto último con información del INEGI. Desde 2014 hasta el 2020, San Luis Potosí no ha tenido ninguna huelga. Además, en cuanto a las Relaciones Laborales de jurisdicción local que el INEGI dividió en tres rubros para el año 2020, en el nivel nacional se obtuvieron los siguientes resultados: i) Convenios de trabajo perjudiciales con 361 592 casos (63.9 por ciento), ii) Conflictos de trabajo individuales y colectivos con 189 543 casos (33.5 por ciento) y iii) Emplazamientos a huelga con 14 561 casos (2.6 por ciento) y 15 huelgas estalladas. De estos tres rubros, San Luis Potosí tuvo 8 997 casos (1.58 por ciento de 63.9 por ciento) de Convenio de trabajo perjudiciales, 3 887 Conflictos de trabajo individuales y colectivos (0.68 por ciento de 33.5 por ciento) y 60 casos (0.01 por ciento de

y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-27; Redacción El Heraldo. «SLP con los...»; Covarrubias. «La ventaja competitiva...»; Karen Sánchez. «San Luis Potosí: Potencial de crecimiento con salarios bajos.» García-Jiménez, Humberto, Jorge Carrillo y Graciela Bensusán (coords.). *Salarios en tiempos de libre comercio: ¿Ofrece la industria automotriz salarios dignos en México?* México: El Colegio de la Frontera Norte, 2021. pp. 183-204; Transporte.MX. «San Luis Potosí paga los salarios más bajos a trabajadores de armadoras automotrices.» 18 de julio de 2015. *Transporte.MX*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<https://www.transporte.mx/san-luis-potosi-paga-los-salarios-mas-bajos-a-trabajadores-de-armadoras-automotrices/>>; García-Jiménez. «Determinación de un...», pp. 205-237.

2.3 por ciento) de Emplazamientos. Si se considera que San Luis Potosí contaba con 9 962 unidades económicas pertenecientes al sector manufacturero industrial, estas cifras de emplazamientos a huelga como también de conflictos de trabajo individuales o colectivos han sido sumamente bajas. Además, según el INEGI, la mayoría de los Conflictos de trabajo en el nivel nacional se situaron en el sector terciario (78.8 por ciento el sector terciario, 20.1 por ciento el sector secundario y 1.1 por ciento el sector primario). Es decir, más de la mitad de los conflictos no se concentraron en el sector manufacturero.⁴⁵⁴

En el estado de San Luis Potosí ha reinado la paz laboral desde hace varios años. Sin embargo, a esta investigación le surgieron sospechas sobre el papel del sindicalismo en la IAM y en la IA-SLP, dado que ni el Clúster Automotriz ni el Consejo para el Desarrollo Económico Sustentable y la Competitividad han tomado en cuenta el factor trabajo ni a los sindicatos en sus negociaciones. En otros términos, y esto tras lo estipulado por Bensusán, la actual tesis se preguntó si este abandono de los trabajadores ha sido deliberado como una expresión de los intereses de la clase dominante impregnados en la fracción hegemónica dominante que ha administrado los aparatos del Estado mexicano o, por otro lado, ha resultado innecesario llamar a los sindicatos ante la escasa o nula (incluso inexistente) organización y negociación sindical.⁴⁵⁵

Esto último tendría que ser fuertemente reflexionado en futuras investigaciones, ya que no es lo mismo negociar entre las partes que simular la negociación o, peor aún, forzarla. La negociación colectiva puede generar acuerdos y construir fortalezas a largo plazo que permitan enfrentar las megatendencias de la industria automotriz.

No obstante estas severas sospechas sobre el papel del sindicalismo en la IA-SLP, esta tesis se preguntó en torno al actuar del sindicato en el Complejo de GMM en San Luis Potosí, ya que, en 2019, el sindicato canadiense de GM informó a los trabajadores mexicanos sobre un posible recorte de personal en el Complejo potosino. El resultado fue el esperado, puesto que, el corporativo, con el objetivo de solventar las fluctuaciones del mercado y no tener confrontaciones con sindicatos canadienses o estadounidenses, optó por recortar permanentemente los turnos de tres a dos y con ello efectuar una pérdida de más de 200 puestos de trabajo en la entidad. Sin embargo, fueron muy importantes las declaraciones hechas tanto por el sindicato como por el gobierno. El sindicato estipuló que solamente habían sido 190 empleos perdidos y que el resto habían sido reubicados; mientras que el gobierno del estado expresó que el monto de despidos había sido mínimo.⁴⁵⁶

⁴⁵⁴ SEDECO SLP. «Panorama Económico del...», p. 43; SEDECO SLP. «15 Ventajas Competitivas...»; Agencia Pro San Luis. «Sector Industrial...»; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 57-63; INEGI. «Estadísticas sobre relaciones laborales de jurisdicción local 2020.» 29 de junio de 2021. *INEGI*. Recuperado el 14 de julio de 2021. <chrome-extension://efaidnbmninnipceajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.inegi.org.mx%2Fcontenidos%2Fsaladepresa%2Fboletines%2F2021%2FestSociodemo%2FRelLab2020.pdf&clen=610499&chunk=true>.

⁴⁵⁵ Bensusán. «Determinantes institucionales y...», pp. 37-66; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-31.

⁴⁵⁶ Redacción. «GM despedirá a 600...»; Sánchez. «GM recortará 260...»; Hernández. «Sí habrá recorte...»; Daniela Aranda. «Menos de 200 trabajadores fueron liquidados de GM, el resto se reubicaron: CTM.» 24 de octubre de 2019. *El Sol de San Luis*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/menos-de-200-trabajadores-fueron-liquidados-de-gm-el-resto-se-reubicaron-ctm-4356852.html>.

Para cerrar, el autor de esta tesis ha concordado con autores como Arteaga y Covarrubias, dado que en la IAM se han generado ventajas competitivas muy importantes, pero también ha incurrido en ventajas comparativas arcaicas como han sido los salarios por decreto presidencial y la paz laboral. Empero, estos dos aspectos podrían encontrarse en el *ojo del huracán* con la firma del T-MEC y con la reforma laboral que este último trajo consigo. Aunque se consideró sumamente arriesgado brindar un veredicto sobre los resultados del nuevo Tratado, se consideró importante mencionar la victoria alcanzada por los trabajadores del Complejo de GMM en Silao, quienes votaron por el *no* al CCT negociado por la CTM. Sin embargo, hasta el momento en que se escribió esta tesis —así como la temporalidad en que se situó esta investigación (del 2008 al 2019)—, estos resultados no pudieron analizarse para la IA-SLP ni para el Complejo que se estudió. Por lo pronto, la información presentada, referente a los dos aspectos de las ventajas comparativas y algunas de sus consecuencias en la entidad, se resumieron de la siguiente forma: i) paradoja entre crecimiento económico y mejoramiento social; ii) salario mensual promedio por debajo del nacional; iii) 78.5 por ciento de la población potosina estaba en condición de pobreza o tenía alguna vulnerabilidad; iv) desigualdad notoria en la redistribución del ingreso; v) escolaridad de poco más de nueve años con tasa de analfabetismo idéntica al promedio nacional; vi) salarios bajos en la IA-SLP y en el Complejo de GMM, y vii) la paz laboral.⁴⁵⁷

Ante estos desafortunados hechos, pudo corroborarse el papel predominante de lo político tanto con el mantenimiento de los bajos salarios como con la estabilidad laboral. Por otro lado, estas ventajas también permitieron responder el porqué de establecerse en esta entidad. No obstante, quedaron otros temas relevantes para próximas investigaciones como el de la excesiva rotación del factor trabajo, la escasez de mano de obra con ciertos perfiles y el ausentismo, lo cual podría denotar, debido al arribo de nuevas empresas con mejores prestaciones o salarios, inestabilidad. Sobre esto último se encontraron algunas referencias, cuyas hipótesis han sido que GMM San Luis Potosí propició cierta rotación del trabajo debido a las expectativas que generó sobre los trabajadores.⁴⁵⁸

⁴⁵⁷ Arteaga, Álvarez y Crossa. «El Patrón de...», pp. 128-159; Covarrubias y Bouzas. «Empleo y políticas...», pp. 3-20; Covarrubias. «La ventaja competitiva...»; Consejo Nacional de la Política de Desarrollo Social. *Informe de pobreza...*, p. 14; Ivet Rodríguez. «El sindicato de la CTM pierde en la consulta de la planta de GM en Silao.» 19 de agosto de 2021. *Expansión*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<https://expansion.mx/empresas/2021/08/19/resultado-consulta-planta-gm-silao-sindicato>>; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”.

⁴⁵⁸ SEDECO SLP. «Encuesta sobre Ausentismo y Rotación de Personal en la Industria Manufacturera en San Luis Potosí.» 2020. *SEDECO SLP*. Recuperado el 25 de junio de 2021. <<http://www.sedecoslp.gob.mx/wp-content/uploads/2021/06/Encuesta-Ausentismo-y-Rotacion-2020.pdf>>; Emilia Monreal. «SLP en alerta por alza en rotación de personal.» 12 de abril de 2019. *Plano Informativo*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<https://planoinformativo.com/653537/slp-en-alerta-por-alza-en-rotacion-de-personal-/>>; Ma. Guadalupe de la A. López Zúñiga y Oscar Hernández Torres. *Incremento de la rotación de personal a nivel operario como consecuencia de las aspiraciones del trabajador con la instalación de la empresa General Motors en la ciudad de S.L.P.* México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2010. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<chrome-extension://efaidnbmnnpkajpcgiclfndmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Ffacacia.org.mx%2Fbusqueda%2Fpdf%2FC12P29C.pdf&chunk=true>>; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 60-62, 76,79.

c) Ventajas geográficas

Si bien las ventajas geográficas se han relacionado con los recursos naturales y humanos con los que ha contado un territorio, se sugirió no tomar estos, ni la ubicación, como elementos fortuitos. Si no se invierte pertinentemente en los recursos como en infraestructura oportuna para aprovechar la ubicación, a la larga estos podrían perder su carácter de *ventaja* y, por consecuencia, las empresas podrían redefinir el rumbo de sus inversiones. Por tal suerte, esta tesis se concentró en los siguientes aspectos que han conformado las ventajas geográficas: la ubicación, la cultura manufacturera industrial, la concentración de empresas y la proximidad entre ciudades o países. Desde luego que estas ventajas han estado fuertemente relacionadas con las ventajas competitivas, con las ventajas comparativas y con la dimensión política y su papel predominante.⁴⁵⁹

Esta tesis desechó el punto de que la entidad potosina se haya transformado en una ubicación estratégica por mero accidente, sino porque esta, desde la época colonial, logró capitalizar tanto sus recursos con la industria minera, y después con la agricultura a partir de ranchos y haciendas, como con su ubicación a través de la construcción de infraestructura de comunicación con *El Camino Real de Tierra Adentro*. De hecho, y ya durante la época independiente, se construyó en 1888 la línea del ferrocarril México-Laredo; posteriormente a los procesos revolucionarios, durante la década de los 60 del siglo XX, como parte de la misma cultura manufacturera, se conformó la Zona Industrial de San Luis (con una expansión en 2009), en 1981 la Zona Industrial Del Potosí, en 1976 la Zona Industrial del municipio Villa de Reyes (todas de carácter público) y desde 1994 comenzaron a abrir parques industriales privados. Durante la década de los 50 arribó la empresa con mayor antigüedad relacionada con la IA-SLP y en las siguientes décadas continuaron estableciéndose otras más. Durante las dos primeras etapas del desarrollo de la IAM, la mayoría de las empresas se asentaron en la capital potosina, se dedicaron a la fabricación de autopartes y en la década de los 90 se consolidó la proveeduría.⁴⁶⁰

Todos estos sucesos no han sido espontáneos, ya que la industria manufacturera ha desempeñado un papel de vital importancia en la entidad potosina, a tal grado que, en la actualidad, continúa siendo un punto de referencia en la producción de minerales metálicos y no metálicos. El tema de la herencia manufacturera, a través de la minería, de la agricultura y posteriormente con la IA-SLP, ha jugado un papel preponderante que se materializó en la apertura de instituciones educativas y en ocupar, mejorar o en construir infraestructura de comunicación pertinente para la producción. Se añade que esta entidad, al ubicarse en el centro del país, cuenta con una distancia equidistante de las principales ciudades del país y

⁴⁵⁹ Buendía. «El papel de...», pp. 67-75; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 211-212, 240.

⁴⁶⁰ Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; véase Anexo, «Apéndice I. Relación de las entrevistas»; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 22-23, 80-85; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 102-103; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», p. 43; Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 4-6; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 13-20; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 40.

lo han atravesado ejes carreteros (la Carretera 57) y ferroviarios (México-Laredo) importantes, así como el corredor centro-este del ahora T-MEC (véanse Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente imágenes cinco y seis). Por lo cual, desde 1994 hasta la actualidad, el gobierno en los niveles federal y estatal y empresarios nativos se dieron a la tarea de aprovechar todos estos elementos para capitalizarlos en ventajas geográficas.⁴⁶¹

Todos estos elementos permitieron corroborar que las ventajas geográficas no solo han dependido de los recursos o de la localización, pues el que la entidad se haya abocado a la industria automotriz en los últimos 25 años no ha sido fortuito. Más bien, la construcción de infraestructura pertinente y el contar con gobiernos proactivos y facilitadores para generar un ambiente de negocio atractivo, le han permitido transformarse en una ubicación estratégica. Solo habría que puntualizar un par de cuestiones. La primera se relacionó con la proximidad geográfica entre México y Estados Unidos, ya que esta ha sido capitalizada como una ventaja geográfica, pues México ha fungido como expansión territorial estadounidense, así como una plataforma de exportación de bajo costo, en la cual ha permitido que empresas automotrices de diferentes nacionalidades hayan aprovechado la proximidad para integrar sus modelos al mercado de América del Norte. Esto se comprobó fácilmente, ya que 80 por ciento o más de la producción de automóviles y autopartes han tenido como destino alguno de los dos países firmantes del T-MEC. Asimismo, la colindancia con Estados Unidos ha sido fundamental para la reducción de costos relacionados con el transporte y la logística.⁴⁶²

La segunda cuestión fue la importancia del corredor centro-este del ahora T-MEC. Habría que especificar que los corredores comerciales no se conformaron de manera espontánea, sino que han dependido tanto del establecimiento de empresas en los tres países firmantes del Tratado, pero también ha sido imperiosa la construcción de infraestructura de comunicación para consolidar un eje toral. Hasta el momento en que se escribió este capítulo, había cuatro corredores, pero la actual investigación puso especial atención en el corredor centro-este del extinto TLCAN, mismo que ha contado con dos ramas que arribaban a territorio mexicano a partir de Nuevo Laredo, Tamaulipas. Este corredor ha conectado a las ciudades más grandes de América del Norte (Montreal, Toronto, Detroit, Houston, Monterrey y la Ciudad de México) y se ha enfocado en la industria automotriz. La primera rama conectaba de norte a sur a ciudades como Saskatchewan, Manitoba y Ontario, Canadá (pasaba por Kansas y Nebraska) hasta Texas que conectaba con la segunda rama proveniente del norte y que bajaba desde Montreal, Canadá, pasaba por Toronto, Canadá, Detroit,

⁴⁶¹ Oxford Business Group. «The Report San...», pp. 4-6; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 12-19, 36-38, 43-106; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Business Guide. «Ventajas para invertir...»; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-29; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 43-44.

⁴⁶² Véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; García-Remigio y otros. «Valoración del impacto...», pp. 439-441; Klier y Rubenstein. «Configuration of the...»; Klier y Rubenstein. «The Growing Importance...»; Barrera y Pulido. *La industria automotriz...*, pp. 11-13; Dávalos. «La industria automotriz...», pp. 116-135; Sosa. «La industria automotriz...», pp. 192-194; Guerrero. «De la manufactura...», pp. 41-44; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...»; Dicken. «Transnational Corporations: The...», pp. 142-143; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 89-91; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 23-24, 29, 40.

Indianápolis, Nashville y Texas en Estados Unidos. Es importante mencionar que el corredor centro-este se ha ejemplificado con la *Interstate 35* o *NAFTA Superhighway* (Supercarretera del TLCAN) y ha conectado a Winnipeg, Canadá con Kansas City, posteriormente a Dallas-Forth Worth con Laredo, Estados Unidos y más tarde Nuevo Laredo, Tamaulipas. Sin embargo, la Carretera 57, cuya afluyente comienza en Piedras Negras, Coahuila, conectaba a Nuevo Laredo, Tamaulipas y Monterrey, Nuevo León y atravesaba Saltillo, San Luis Potosí, Querétaro y Ciudad de México (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente imagen siete y mapa nueve).⁴⁶³

A decir de la Carretera 57, resultó crucial mencionar que esta ha funcionado como eje toral en este corredor pues ha facilitado el flujo constante de mercancías provenientes de Estados Unidos, pero también ha resaltado el papel de la red ferroviaria que atravesaba parte de este corredor en México a cargo de la empresa KCSM (véase Anexo, “Apéndice 8. Mapas e imágenes”, específicamente mapa diez). La importancia de la Carretera 57 y de las vías del ferrocarril han sido cruciales para explotar la ubicación de la entidad potosina, pues del total de exportaciones del sector manufacturero industrial en San Luis Potosí, 67.5 por ciento ocupó transporte terrestre y 3.0 por ciento vía ferroviaria. Aunque, en lo que a GMM San Luis Potosí ha sido, se destacó la red ferroviaria que ha atravesado el estado, ya que esta ha tenido como objetivo exportar los vehículos que se han fabricado en este Complejo. Aquí pudo observarse la importancia de la espuela de ferrocarril que le fue construida al Complejo de GMM San Luis Potosí en 2014.⁴⁶⁴

Un último aspecto que ha permitido convertir los recursos y la ubicación de la entidad en una ventaja geográfica, se relacionó con la aglomeración tanto de empresas proveedoras como del mercado de trabajo. El estado de San Luis Potosí estaba conformado por 58 municipios que se subdividían en cuatro Zonas Naturales, de las cuales la IA-SLP se concentró en la Zona Centro, específicamente en los municipios de San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez y, años más tarde, en Villa de Reyes. De hecho, la Zona Centro concentraba 85.8 por ciento del valor agregado de la entidad, 84.1 por ciento del PIB regional y 53.4 por ciento de la población estatal. Estos tres municipios albergaban 90 por ciento de las empresas en la entidad potosina, pero, hasta el 2019, la IA-SLP se situó en cinco municipios, tres de la Zona Centro y dos de la Zona Altiplano. En lo referente a la Zona Centro, el municipio de San Luis Potosí concentró 65 por ciento de las empresas automotrices en el estado, Villa de Reyes 16 por ciento y Soledad de Graciano Sánchez 7 por ciento. Es decir, 88 por ciento de las empresas se han concentrado en la Zona Centro.⁴⁶⁵

⁴⁶³ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», p. 16; SEDECO SLP. «Panorama de Comercio Exterior en San Luis Potosí...», pp. 18-32; García-Remigio y otros. «Valoración del impacto...», pp. 439-441; Maldonado. «La rama automovilística...», pp. 370-378; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-31; Escandón. *Análisis de la...*, pp. 57-59; Acevedo. *La Industria Automotriz...*; Garza. «La política de...», pp. 39-55; Gasca. «Configuración territorial y...», pp. 5982-5994; Gasca. «Reconfiguración económica del...», pp. 48-51; Kansas City Southern. «Kansas City Southern – Breve Historia...»; Kansas City Southern. «Mapa de la red...».

⁴⁶⁴ *Ídem*.

⁴⁶⁵ SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 20-38; SEDECO SLP. «Panorama Económico del...», p. 19; Solís y Cerna. *Treinta años de...*, p. 13; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias*

A estos elementos habría que añadir que el municipio de San Luis Potosí ha concentrado más de la mitad de las empresas automotrices, cuya ubicación ha sido en el sur de la capital en las Zonas Industriales de San Luis Potosí, Del Potosí y en polígonos y parques industriales públicos y privados, lo que ha permitido un espacio contiguo para la inversión. Por su parte, el municipio de Villa de Reyes ha destacado por su ubicación al colindar al norte con la capital del estado y al sur con el estado de Guanajuato. Empero, una de sus cualidades, capitalizada en ventaja, ha sido la concentración de la industria automotriz en el norte de este municipio. Esto ha generado y enriquecido la zona industrial contigua al sur de la capital y al norte de Villa de Reyes, en donde se han congregado 81 por ciento de las empresas relacionadas con la IA-SLP.⁴⁶⁶

Por lo tanto, en la Zona Centro, en estos tres municipios, se ha generado una aglomeración de empresas relacionadas con la IA-SLP; ha concentrado 53.4 por ciento de la población estatal, y ha aglutinado un importante número de centros educativos al grado de que, 70 por ciento de los ingenieros egresados de la entidad, provenían de aquí. De igual forma, en esta misma se hallaban las sedes de Cámaras y Asociaciones empresariales, así como el recinto del gobierno del estado. Esta entidad ha cumplido con los requerimientos necesarios para la industria automotriz contemporánea, ya que las empresas proveedoras y la mano de obra joven, barata y calificada se han situado próximas al Complejo de GMM. Sin embargo, estos elementos, en cuanto a beneficios, han representado la disminución de tiempos que, a su vez, han desembocado en la reducción de costos de traslado y de almacenamiento, al cumplir con los lineamientos acorde con la *lean production* y, desde luego, encadenar los procesos productivos a la cadena regional de valor. Esto sin olvidar que GMM en Villa de Reyes ha colindado con dos de los cuatro Complejos de GM en el país. Al norte con el Complejo en Ramos Arizpe, Coahuila y al sur con el Complejo en Silao, Guanajuato.⁴⁶⁷

tecnológicas-Sector Automotriz..., pp. 18-24; Neri y otros. «La industria automotriz...», p. 104; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de...», pp. 79-80.

⁴⁶⁶ Business Guide. «Ventajas para invertir...», pp. 24-26; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 43-89, 93-106; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 18-24, 27; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; Dirección General de Desarrollo y Promoción Industrial. «Directorio de empresas...»; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 78-85, 128, 137-162; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 104-105.

⁴⁶⁷ Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 22-27; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 73-89, 93-106; Moreno. «Localización, deslocalización y...», pp. 1-23; véase Anexo, “Apéndice 1. Relación de las entrevistas”; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano...», pp. 78-85, 128, 137-162; García, Solleiro, Castañón, Salinas, Guillén, Hernández, Martínez y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz...*, pp. 16-19; Romero. «Impacto asimétrico de...», pp. 9-44; Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...», pp. 67-86; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 46-61; Neri y otros. «La industria automotriz...», pp. 104-105; Business Guide. «Ventajas para invertir...», pp. 24-25; Agencia Pro San Luis. «Sector Industrial...»; General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», p. 17; Martínez. «La economía de...», pp. 314-324; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, pp. 40, 44-45.

Para concluir, este Complejo ha sido privilegiado no solo de recursos humanos y de cercanía a ejes carreteros y férreos, sino también de recursos naturales como han sido el abastecimiento de luz, gas y agua. Habría que subrayar que estos aspectos no han sido accidentales o por generación espontánea, sino que estos no podrían entenderse sin el papel predominante de lo político.

d) Beneficios y exenciones

En lo que atañe a los beneficios y exenciones, se recuerda al lector que esta investigación estipuló que el predominio de lo político no se ha referido a una intervención obligatoria del Estado sobre lo económico, ni a una mega politización de lo político. Aunque el Estado, al contar con carácter de clase y con autonomía relativa de las otras instancias, haya o no cumplido con tales funciones políticas o económicas según las especificidades de su formación social, este, en ningún momento, dejó de cumplir con su función principal que ha sido condensar una formación social. No obstante esta cohesión, sus funciones económicas han podido observarse a través de las regulaciones sobre las actividades industriales, en las inversiones y subvenciones, entre otras que ya se mencionaron.⁴⁶⁸

Esto mismo pudo constatarse con el estudio de caso, pues el gobierno estatal no ha sido ajeno a la reproducción económica, sino que ha promovido la construcción de infraestructura de comunicación pertinente y servicios básicos; ha apoyado con la generación y regulación de instancias educativas y mercados de trabajo (aglomeración de mano de obra calificada y abundante); se ha manifestado en la construcción de zonas y parques industriales públicos y privados, y ha otorgado subvenciones para atraer inversiones.

Con base en los resultados de la investigación, se encontró que, efectivamente, el gobierno de la entidad ha contado con estímulos fiscales dirigidos a dos aspectos: a) apoyos financieros y b) asesoría legal, administrativa y de capacitación. En lo que compete al estudio de caso, en aquel momento (2006) estos estímulos no fueron entregados en efectivo, sino en los dos aspectos previamente mencionados, especialmente en: infraestructura de comunicación, acceso a servicios, a vías de ferrocarril y carreteras y beneficios fiscales durante la preparación del recinto y los primeros años de operación (acordes con la ley). Aunque el gobierno federal participó, fueron el estatal y municipal quienes colaboraron en la gestión y negociación para la búsqueda del parque industrial y su arribo, así como en la gestión de la luz, la telefonía y el agua y con la construcción de la espuela del ferrocarril. Todo esto se hizo con la perspectiva de que esta empresa trajera a sus proveedores, generara encadenamientos productivos hacia adelante y hacia atrás y creara empleos.⁴⁶⁹

⁴⁶⁸ Poulantzas. *Poder Político y...*, pp. 52-59, 237-240; Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 27-34, 194-231, 265-284; Dicken. «The State Really...», pp. 169-183, 190-194; Pérez y Mirón. *Evolución del Estado mexicano, Tomo III...*, pp. 111, 153.

⁴⁶⁹ Poulantzas. *Estado, Poder y...*, pp. 265-284; Canales y otros. «La Industria Automotriz...», pp. 528-537; Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 22-23; CNNExpansión. «GM pone el...»; Covarrubias. «The Mexican Auto...», pp. 126-128; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-80; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 62-63; H. Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Ley para el Desarrollo Económico...», pp. 10-11; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 183-191; Gómez y Morán. *Metamorfosis del espacio...*, p. 39.

En cuanto a los estímulos e incentivos, se consideró de suma importancia puntualizar que, en 2015, se añadieron otros más y se constituyó el Consejo para el Desarrollo Económico Sustentable y la Competitividad. Estos estímulos se hallaron en la Ley para el Desarrollo Económico Sustentable y la Competitividad del Estado de San Luis Potosí. Un punto significativo fue que se añadió, en el aspecto sobre los *apoyos financieros*, el de participar, según el porcentaje estipulado por el Consejo, en la construcción de infraestructura para la instalación o expansión de empresas, así como en *otorgar recursos económicos* para su acción. Otro elemento que puntuó esta Ley se ubicó en el artículo 31, ya que incluyó a los municipios, quienes, previa sugerencia del Consejo, podrían otorgar incentivos y estímulos a la inversión nacional o extranjera según sus consideraciones.⁴⁷⁰

En cuanto a los beneficios y exenciones otorgados para este caso, podrían resumirse de la siguiente manera: *facilidades en infraestructura, otorgamiento de servicios y descuentos en cuestiones operativas*. Pero a estos habría que añadir las ventajas competitivas, comparativas y geográficas. Es decir, un conjunto de subvenciones directas e indirectas que el Estado mexicano, a partir de los tres niveles de gobierno, ha otorgado al capital industrial automotriz internacional para su establecimiento. Únicamente, se insiste en que estas tres dimensiones de estudio y estas cuatro categorías de análisis no podrían generalizarse, dado que la historia de GMM aunque pudiera parecerse a la de otras armadoras en el país, estas no serían compatibles por su país de origen, su historia en México y, desde luego, dependerían de la entidad de la república donde se hayan establecido.

Esta última categoría de análisis permitió corroborar el predominio de lo político para el asentamiento de la IAM y de GM en la entidad potosina. A su vez, facilitó responder por qué se decantó esta empresa por el estado de San Luis Potosí, aunque el cómo fue su arribo se ha gestado, en estricto sentido, en el campo de lo político con el capital internacional.

De ninguna manera se ha expresado que el Estado no debería impulsar la inversión y el empleo, pero debe hacerlo sin incurrir en el *dumping* social. En lo referente al *dumping* social, resultó un escenario sombrío aunque esperanzador la firma del nuevo Tratado. Alentador por la democracia y libertad sindical que trajo consigo, pero sombrío porque ha resultado un tanto complicado creer que este Tratado pueda resarcir casi 100 años de vigencia de la promesa que Calles le hizo a Ford sobre una *paz laboral perpetua*. No obstante, el nuevo Tratado recuperó la negociación colectiva como una de las herramientas más importantes del factor trabajo, en donde esta misma, de ejecutarse racionalmente más que entre pugnas militantes, podría mejorar las condiciones de vida de la población. La negociación colectiva, como una herramienta de transformación, nunca podría eliminar el conflicto imperante en las relaciones de producción, pero evitaría su simulación, en la cual, a partir del diálogo, se generarían contrapesos entre las partes. De ahí que al autor de esta tesis le haya resultado tan sospechoso que no se tomara en cuenta al factor trabajo en el Clúster o en el Consejo. Con

⁴⁷⁰ Sánchez. *La precarización laboral...*, pp. 17-30; H. Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Ley para el Desarrollo Económico...», pp. 10-11; SEDECO SLP. «La Industria Automotriz y de Autopartes...», pp. 57-63; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 183-191; Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Se aprobó nueva Ley...».

esto último no se insinuó que el factor trabajo pueda suplir al no-obrero pues se reconoció que es la empresa quien tiene las mayores pérdidas (incluidas con estas la reducción de empleos), pero, del otro extremo, es irónico que las mismas empresas, bajo el visto bueno del gobierno, de centros educativos y de Asociaciones y Cámaras, decidan cuántos recursos otorgarse a sí mismas sin alguna clase de réplica.

4.2.4 Reflexiones finales en torno a la relocalización productiva

La relocalización productiva no ha sido un fenómeno político y social que solo haya correspondido a la industria automotriz internacional, a la IAM, a la IA-SLP o a la empresa GMM. Sin embargo, por la relevancia de esta industria tanto para la región económica de América del Norte como para México, fue que se consideró imperioso estudiar cómo se ha gestado este proceso en el país.

En este capítulo se logró responder por qué GM se decantó por la entidad potosina y cómo fue que se gestó este proceso. Para abordar dicha pregunta, se propuso articular, de manera coherente, los múltiples factores y agentes que han participado en la IA-SLP y, desde luego, en el establecimiento, expansión y consolidación de GMM en la entidad potosina. Con base en los fundamentos teóricos y metodológicos de esta tesis, se articularon todos estos elementos a partir de las tres dimensiones de estudio y de las cuatro categorías de análisis.

En función de la definición propuesta por este trabajo, como una suerte del concreto pensado sobre el objeto de estudio, logró ilustrarse el proceso de la relocalización productiva a partir del estudio de caso. Si bien el asentamiento de GMM en la entidad potosina formó parte de las estrategias globales del corporativo, en todo momento se remarcó que el arribo de esta empresa al estado no fue fortuito. En este capítulo se presentó cómo fue conformándose la IA-SLP, a partir del papel predominante de lo político, en este caso del gobierno estatal aunque también del municipal, para su establecimiento y desarrollo. Asimismo, se expuso que esta inversión no habría sido posible sin las ventajas y beneficios que ha proporcionado la entidad, pero también el gobierno federal.

Por otro lado, este Complejo también permitió explicar la definición más concreta de la relocalización productiva, ya que ha funcionado como bastión del corporativo para atender las fluctuaciones del mercado, para expandir sus operaciones, para recibir un segmento de la línea productiva de alguna de sus plantas en América del Norte o para la reducción de turnos de trabajo. Tanto en su acepción como proceso político de mediana duración ubicado en la segunda fase de la tercera etapa de la IAM como en su interpretación literal con el traslado de la producción de un sitio hacia otro, pudo constatar que ninguna de estas dos habría sido posible sin el predominio de lo político.

Finalmente, pudo comprobarse que el arribo y expansión de este Complejo no ha sido accidental. Su establecimiento respondió a diferentes aspectos: i) la importante infraestructura de comunicación; ii) la amplia oferta educativa y población con edad para laborar; iii) el acceso a servicios básicos; iv) la generación de espacios contiguos que han permitido la aglomeración de empresas y del mercado de trabajo; v) la capitalización de los

recursos humanos y naturales, así como de los ejes carreteros y férreos que han atravesado el estado en su conversión a una ubicación estratégica; vi) en los salarios por debajo de la media nacional y en la estabilidad laboral, y vii) en los estímulos. Como ha podido apreciar el lector, el tema de la relocalización productiva y sus efectos en localidades específicas han estado lejos de haberse resuelto. No obstante, este proyecto propuso su estudio a partir de dos planos, mediante los cuales se explicó y describió cómo y por qué se gestó este proceso político de mediana duración.

Conclusiones

Una cosa que queda explicada deja de interesarnos. ¿Qué quería decir aquel dios que aconsejaba: “¿Conócete a ti mismo!” ¿Acaso esto significaba: “¿Deja de interesarte a ti mismo! ¿Y Sócrates? ¿Y el “hombre científico”?” [...] Cuanto más abstracta sea la verdad que quieres enseñar, tanto más tienes que atraer hacia ella incluso a los sentidos. [...] De los sentidos es de donde procede toda credibilidad, toda buena conciencia, toda evidencia de la verdad. [...] El diablo posee perspectivas amplísimas sobre Dios, por ello se mantiene lejos de él. El diablo, es decir, el más antiguo amigo del conocimiento.

Friedrich Nietzsche⁴⁷¹

El objetivo central de esta investigación fue explicar y describir cómo y por qué se ha gestado el proceso de la relocalización productiva a partir de un estudio de caso relacionado con la empresa GMM, específicamente sobre su Complejo en Villa de Reyes, San Luis Potosí. Se propuso resolver esta incógnita a partir de dos planos de estudio. En el primer plano, se concibió la relocalización productiva como un proceso histórico y político de mediana duración, el cual fue explicado a través de la articulación de los múltiples factores y agentes en el traslape entre las tres etapas del desarrollo de la IAM con las dos dimensiones de estudio (la dimensión política y la dimensión empresarial). En el segundo plano, y con la finalidad de sistematizar y operacionalizar su análisis, se propuso ocupar el objeto por investigar como una dimensión de estudio más. Esto se hizo con el propósito de desagregar sus características a partir de cuatro categorías de análisis que fueron aplicadas al estudio de caso. Con base en la revisión documental desarrollada y del trabajo de campo, estas categorías fueron el denominador común por lo que se ha gestado este proceso. Si bien podrían existir otros factores por los que se ha efectuado la relocalización productiva, estas cuatro categorías, compuestas a su vez por diversos aspectos, fueron en las que se concentró esta tesis.

Entre los aportes y hallazgos de este trabajo se encuentran puntualmente los siguientes: i) se propuso una temporalidad para analizar el establecimiento de la industria automotriz en el país a partir de las tres etapas del desarrollo de la IAM; ii) con base en el marco teórico-conceptual cercano al pensamiento político de Poulantzas, se comprobó el predominio de lo político para el establecimiento y desarrollo de la IAM; iii) con base en la propuesta teórico-conceptual de Álvarez Saldaña, se corroboró la forma económica capitalista no íntegra que ha cubierto la formación social mexicana; iv) se demostró la relación de colusión entre el Estado mexicano —lo cual fue totalmente coherente con su carácter de clase— y la empresa GMM durante las tres etapas del desarrollo de la IAM; v) la empresa GMM permitió comprender las tendencias del capital automotriz internacional, la política automotriz en México al interior de las tres etapas del desarrollo de la IAM, el conflicto entre los factores de la producción y, desde luego, el proceso de la relocalización productiva; vi) el estudio de caso sobre el Complejo en Villa de Reyes, San Luis Potosí permitió resolver puntualmente cómo y por qué se ha gestado el proceso de la relocalización productiva, mediante la aplicación al caso de las tres dimensiones de estudio y de las cuatro

⁴⁷¹ Friedrich Nietzsche. «Más allá del bien y el mal.» Nietzsche, Friedrich. *Más allá del bien y el mal; Así hablaba Zaratrustra; Genealogía de la moral; El anticristo; Humano, demasiado humano*. México: Editores Mexicanos Unidos S.A., 2016. pp. 56, 61-62.

categorías de análisis; vii) logró explicarse que la relocalización productiva no ha sido el simple traslado de la producción, ni una consecuencia obvia de las tendencias del capital o, menos aún, un suceso que ha ocurrido bajo las mismas circunstancias en todos los territorios y para todas las empresas, y viii) se logró formar, como una suerte de concreto pensado acorde con la estrategia epistemológica empleada, una definición propia sobre la relocalización productiva.

En esta tesis únicamente se estudiaron las condiciones necesarias para que se gestara este proceso en una empresa y en una ubicación en específico. Asimismo, aunque se explicó que este proceso no podría situarse en una fecha determinada, esta investigación se centró, para fines operativos, en la segunda fase de la tercera etapa del desarrollo de la IAM (del 2008 al 2019). De igual forma, se dijo que este proceso no podría comprenderse sin el análisis de lo político, pero tampoco sin las empresas, pues han sido estas quienes han decidido en qué territorios políticos localizan o trasladan la producción. Por tal suerte, esta tesis explicó, mediante las cuatro categorías de análisis, algunas características por las que se ha gestado este proceso y, en todas estas, se demostró el papel predominante del Estado mexicano, ya que este, mediante los tres niveles de gobierno, sus instituciones y sus funcionarios, ha excedido su funcionamiento como mero regulador o facilitador. Más bien, el Estado ha desempeñado funciones políticas y económicas vitales y ha contribuido en la formación de ventajas competitivas, ventajas comparativas, ventajas geográficas y beneficios y exenciones con la finalidad de asentar IED.

El Complejo de GMM en Villa de Reyes permitió responder las incógnitas mencionadas, pues este permitió explicar y describir el objeto de estudio. Como se dijo a lo largo de esta tesis, aunque la relocalización productiva ha sido un fenómeno político, económico, social, laboral y geográfico que ha competido a la GMM, a la IAM o a la IA-SLP, se reconoció su trascendencia no solo en el sector automotriz en México, sino también para toda la región económica del T-MEC. Por ende, en el último capítulo se respondió por qué GM seleccionó el estado de San Luis Potosí y se explicó cómo fue este proceso. Esto se hizo mediante la articulación de los factores y agentes que han participado en la IA-SLP y en el establecimiento, expansión y consolidación del Complejo de GMM en Villa de Reyes.

Con base en la definición que propuso el autor de esta investigación sobre el objeto de estudio, se ilustró el proceso de la relocalización productiva mediante el caso seleccionado. Claramente, el arribo de GM a San Luis Potosí fue parte de las estrategias y necesidades del corporativo, por lo que su asentamiento no fue una consecuencia obvia de la globalización. El establecimiento de esta empresa armadora fue un proceso, mediante el cual pudo comprobarse, en el nivel estatal y municipal, el predominio de lo político para el establecimiento y desarrollo de la IA-SLP. Es decir, el despunte de la entidad potosina en la industria automotriz no habría sido posible sin el apoyo tanto del gobierno estatal como de empresarios locales. Si bien esta entidad ya contaba con tradición manufacturera (como la minera), con un número considerable de empresas proveedoras de calidad y lo atravesaban

importantes ejes carreteros y vías férreas, era necesario capitalizar estos aspectos y otros más con el establecimiento de una armadora, es decir, de GMM y años más tarde de BMW.

En los últimos 25 años se ha notado dicho apoyo, ya que la entidad ha generado, ampliado y mejorado los siguientes puntos en cuanto al tema industrial: a) servicios básicos (agua, luz, gas y telefonía) y la infraestructura de comunicación (aeropuertos, red carretera y red ferroviaria); b) la oferta educativa con mano de obra calificada y con edad adecuada para trabajar; c) ha incentivado la generación de espacios contiguos en función de la aglomeración de empresas, del mercado de trabajo y de la infraestructura pertinente; d) en el ofrecimiento de estímulos; e) en el uso racional de sus recursos naturales y humanos, así como de la infraestructura que se ha desarrollado, y f) se ha apoyado en un mercado de trabajo con salarios por debajo de la media nacional y en la estabilidad laboral.

Como ha podido notar el lector, y esto según la definición propuesta en esta tesis por la relocalización productiva, el Complejo de GMM en Villa de Reyes permitió ilustrar su acepción como proceso político de mediana duración y también su interpretación más concreta, dado que este Complejo ha funcionado como bastión del corporativo ya para resarcir las fluctuaciones del mercado, para incrementar y expandir sus operaciones, para recibir algún segmento de la producción de alguna de sus otras plantas en América del Norte o, bien, para reducir turnos de trabajo. Además, tanto en la IAM como en la IA-SLP pudo corroborarse el predominio de lo político para el establecimiento, expansión y consolidación de esta industria en el país y en la entidad.

En resumidas cuentas, esta tesis propuso un camino —con temporalidades delimitadas, con dimensiones de estudio, con categorías de análisis y con conceptualizaciones puntuales— para analizar la IAM, la GMM y, particularmente, la IA-SLP y el Complejo de GMM en la entidad potosina. Sin embargo, aunque pueden tomarse algunos elementos de este trabajo para replicarse en otros casos, se insiste en que esta tesis no buscó la generalización, ya que el proceso de la relocalización productiva no ocurre de forma similar en todos los países ni tampoco en todas las empresas. Si bien puede ocuparse todo el arsenal conceptual propuesto, se recomienda tomar en cuenta el origen de la empresa, su historia en México y particularidades que incentivaron la inversión en tal o cual ubicación. Se consideró que la mayor aportación de esta tesis radicó en los ocho rubros previamente mencionados, pero, sobre todo, en puntuar el papel desempeñado por la dimensión política en el sector automotriz y en el proceso de la relocalización productiva.

Otro elemento importante de esta investigación fue que lograron recuperarse diversos temas para desarrollar en próximos trabajos. Por ejemplo, aunque el establecimiento de GMM en la IA-SLP se tradujo en miles de empleos directos e indirectos con salarios y prestaciones, no deben perderse de vista los siguientes rubros: i) que el salario mensual promedio en la entidad estaba por debajo del nacional; ii) que 78.5 por ciento de la población estaba en condición de pobreza o tenía alguna vulnerabilidad; iii) que persistía la desigualdad en la redistribución del ingreso; iv) que la tasa de analfabetismo era idéntica a la media nacional; v) que la escolaridad era de poco más de nueve años; vi) que los salarios en la IA-

SLP, específicamente en el Complejo de GMM en Villa de Reyes, han sido de los más bajos en la IAM, y vii) que la estabilidad laboral continúa siendo un elemento imperante en la formación social mexicana.

Estos siete rubros resaltaron algunos de los grandes desafíos no solo de la IA-SLP, sino de toda la IAM. Sin embargo, algo que llamó poderosamente la atención fue que estos problemas, en lugar de hallarse en la agenda política nacional como tópicos por resolver, estaban sometidos a obligaciones pactadas por otras naciones —para cubrir requisitos mínimos en cuestión de responsabilidad social a cambio de continuar en el *club exclusivo* de la región económica de América del Norte— como ocurrió con la revisión del TLCAN al ahora T-MEC. Con esto no se ha dicho, buscado o insinuado el conflicto entre los factores de la producción, pero no es menos cierto que estos puntos continúan siendo una cuenta pendiente de lo político con respecto a la población mexicana.

Por lo pronto, si la IAM desea enfrentar las megatendencias de la industria automotriz internacional (digitalización, cuidado del medio ambiente, seguridad en la composición del vehículo y transformación en la movilidad), esta deberá contrarrestar las ventajas comparativas (bajos costos laborales y escasa o nula organización sindical) por ventajas competitivas al incrementar su inversión en I&D. En lo que atañe a la IA-SLP, esta también presentó importantes desafíos no solo para investigar, sino para resolver: a) la excesiva rotación; b) la libertad de negociación y afiliación sindical (recuperar el factor trabajo de la orfandad); c) revisar el aspecto salarial de la IA-SLP, y d) impulsar la proveeduría nacional y local con el objetivo de que empresas mexicanas se adhieran a la cadena regional de valor entre los primeros lugares de proveeduría (*Tier 0.5 y 1*).

Finalmente, esta tesis no pensó que el tema de la relocalización productiva se haya resuelto o terminado. Hacen falta más investigaciones, en las cuales sea la generación de conocimiento lo que permita a la formación social mexicana efectuar tan anhelado tránsito del m.p.c. no íntegro al m.p.c. íntegro. Para esto, se requerirá de la participación *real*, no *simulada* o *virtualmente inexistente*, tanto de la burguesía nativa como de los trabajadores, pero también de otros agentes relevantes. Tampoco se consideró agotada la discusión en torno al Estado mexicano, puesto que, para bien o para mal, este continúa manifestándose mediante sus funciones y atribuciones. En ningún momento se dijo o insinuó que el Estado en México no tuviera que participar en la IAM, sino que debe hacerlo sin incurrir en el *dumping* social. Habrá que ver si su carácter de clase le permite revertir esta situación. El autor de esta tesis espera que no se subestime ni se sobrestime la política de lo político ni lo político de la política. Quizás, la respuesta a esto se encuentre en su reflexión como unidad de análisis específica, justamente como lo hizo Poulantzas, con el objetivo de brindar un tratamiento adecuado a los problemas inherentes en la formación social desde la que se escribe.

*Dixi et salvavi animam meam.*⁴⁷²

⁴⁷² *He dicho y salvado mi alma.* Véase en Carlos Marx. *Crítica al Programa de Gotha*. México: Ediciones El Caballito, 2013. p. 63.

Anexo

Apéndice 1. Relación de las entrevistas*

a) Academia especializada en la materia

Nro. de entrevista	Nombre
1	AA
2	BB
3	CC
4	DD
5	EE

b) Instancias gubernamentales y educativas

Nro. de entrevista	Nombre
1	FF
2	JJ
3	KK
4	LL
5	MM
6	NN
7	NN

c) Asociaciones, parques industriales y empresas

Nro. de entrevista	Nombre
1	OO
2	PP
3	QQ
4	RR

*Por cuestiones de confidencialidad y anonimato los nombres fueron cambiados por letras en mayúscula.

Apéndice 2. Conversaciones exploratorias*

a) Conversación exploratoria con trabajadores de la entidad

Nro. de conversación	Nombre
1	S
2	TT
3	UU
4	V
5	W
6	X

b) Conversación exploratoria con habitantes de la entidad

Nro. de conversación	Nombre
1	Y
2	Z
3	AB
4	AC
5	AD
6	AE
7	AF
8	AG
9	AH (dos personas)

*Por cuestiones de confidencialidad y anonimato los nombres fueron cambiados por letras en mayúscula.

Apéndice 3. Cuestionarios de preguntas según el personaje clave

Cuestionario de preguntas para la academia especializada en la materia

Aviso de confidencialidad: este cuestionario es confidencial y la información es para fines meramente académicos.

Nombre del entrevistado:

Cargo u ocupación del entrevistado:

Edad del entrevistado:

Modalidad de la entrevista y lugar:

Fecha:

Duración:

- 1.- ¿Cuál ha sido el papel del Estado, a partir de los gobiernos federal, estatal y municipal, para el establecimiento de la industria automotriz en México o en San Luis Potosí?
 - 2.- ¿Cuál ha sido el papel de la empresa General Motors o de la Industria Automotriz en México, desde su punto de vista, económica, política, social y laboralmente, en México o en San Luis Potosí? Por ejemplo, generación de mayores y mejores empleos, desarrollar económicamente el estado, otros.
 - 3.- ¿Qué es la relocalización productiva en la industria automotriz?
 - 4.- En cuanto a aspectos competitivos/infraestructura, ¿qué ofrecen el país, el estado o el municipio para el establecimiento de la industria automotriz? Por ejemplo, colindancia con otras ciudades, parques y clústers industriales, corredores comerciales, red ferroviaria, red carretera, logística, otros.
 - 5.- ¿Cuáles son los aspectos competitivos/comparativos para el establecimiento de la industria automotriz que se ofrecen en el país, en la entidad o en el municipio? Por ejemplo, calidad y cantidad de la mano de obra, salarios, estabilidad, otros.
 - 6.- ¿Cuáles son los aspectos geográficos que se ofrecen en el país, en la entidad o en el municipio para el establecimiento de la industria automotriz? Por ejemplo, colindancia con otras ciudades, parques y clústers industriales, corredores comerciales, red ferroviaria, red carretera, otros.
 - 7.- ¿Cuáles son los principales incentivos que se ofrecen en el país, en la entidad o en el municipio para el establecimiento de la industria automotriz? Por ejemplo, acceso preferencial a red ferroviaria, red carretera y servicios, exención de impuestos, proporción de terrenos, otros.
-

Cuestionario para asociaciones, parques industriales y empresas

Aviso de confidencialidad: este cuestionario es confidencial y la información es para fines meramente académicos.

Nombre del entrevistado:

Cargo u ocupación del entrevistado:

Edad del entrevistado:

Modalidad de la entrevista y lugar:

Fecha:

Duración:

- 1.- ¿Cuál ha sido el papel de esta instancia para el desarrollo de la industria manufacturera, en este caso la automotriz, en la entidad?
 - 2.- Desde la visión de esta instancia, ¿cuál ha sido el papel de los gobiernos federal, estatal y municipal para el establecimiento y el desarrollo de la industria automotriz en la entidad?
 - 3.- Desde la visión de esta instancia, ¿cuál ha sido el papel de la empresa General Motors o de las empresas automotrices en la entidad? Por ejemplo, incentivar la creación de nuevas carreras profesionales o la modernización de los planes de estudio, generar mayores y mejores empleos, desarrollar económicamente el estado, otros.
 - 4.- Desde la visión de esta instancia, ¿por qué consideran que las empresas automotrices han optado por asentarse en la entidad? a) aspectos competitivos/infraestructura (aeropuertos, red ferroviaria, red carretera, centros educativos, marco jurídico-institucional pertinente, otros); b) aspectos competitivos/comparativos (calidad y cantidad de la mano de obra, salarios, estabilidad, otros); c) aspectos geográficos (colindancia con otras ciudades, parques y clústers industriales, corredores comerciales, red ferroviaria, red carretera, otros); d) incentivos más relevantes (acceso preferencial a red ferroviaria, red carretera, servicios [agua, luz, seguridad], otros), y e) otros aspectos que consideren relevantes.
-

Cuestionario para instancias gubernamentales

Aviso de confidencialidad: este cuestionario es confidencial y la información es para fines meramente académicos.

Nombre del entrevistado:

Cargo u ocupación del entrevistado:

Edad del entrevistado:

Modalidad de la entrevista y lugar:

Fecha:

Duración:

- 1.- ¿Cuál ha sido el papel de esta instancia para el establecimiento y desarrollo de la industria automotriz y de la empresa General Motors de México en la entidad?
- 2.- ¿Cuál ha sido el papel del gobierno federal, estatal o municipal para el establecimiento de la industria automotriz y de la empresa General Motors de México en la entidad?

3.- ¿Cuál ha sido el papel de General Motors de México en la entidad? Por ejemplo, incentivar la creación de nuevas carreras profesionales, la modernización de los planes de estudio, generar mayores y mejores empleos, desarrollar económicamente el estado, otros.

4.- ¿Por qué esta empresa optó por asentarse en la entidad?: a) aspectos competitivos/infraestructura (aeropuertos, red ferroviaria, red carretera, centros educativos, logística, marco jurídico-institucional pertinente, otros); b) aspectos competitivos/comparativos (calidad y cantidad de la mano de obra, salarios, estabilidad, otros); c) aspectos geográficos (colindancia con otras ciudades, parques y clústers industriales, corredores comerciales, red ferroviaria, red carretera, otros); d) incentivos más relevantes (acceso preferencial a red ferroviaria, red carretera, servicios [agua, luz, seguridad], otros), y e) otros aspectos que consideren relevantes.

Cuestionario de preguntas para instancias educativas

Aviso de confidencialidad: este cuestionario es confidencial y la información es para fines meramente académicos.

Nombre del entrevistado:

Cargo u ocupación del entrevistado:

Modalidad de la entrevista y lugar:

Edad del entrevistado:

Fecha:

Duración:

1.- ¿Cuál ha sido el papel de esta instancia para el establecimiento de la industria automotriz, específicamente, en la entidad?

2.- ¿Cuál ha sido el papel del Estado, a partir de los gobiernos federal, estatal y municipal, para el establecimiento de la industria automotriz, específicamente, en la entidad?

3.- Desde la visión de esta instancia, ¿cuál ha sido el papel de la empresa General Motors en la entidad? Por ejemplo, incentivo para la creación de nuevas carreras profesionales o la modernización de los planes de estudio, generación de mayores y mejores empleos, desarrollar económicamente el estado, otros.

4.- ¿Cuáles son los aspectos competitivos/infraestructura que se ofrecen en el nivel estatal y municipal para el establecimiento de la industria automotriz? Por ejemplo, aeropuertos, red ferroviaria, red carretera, centros educativos, marcos jurídicos, otros.

5.- ¿Cuáles son los aspectos competitivos/comparativos que se ofrecen en el nivel estatal y municipal para el establecimiento de la industria automotriz? Por ejemplo, la calidad y cantidad de la mano de obra, salarios, estabilidad, otros.

6.- ¿Cuáles son los aspectos geográficos que se ofrecen en el nivel estatal y municipal para el establecimiento de la industria automotriz? Por ejemplo, colindancia con otras ciudades, parques y clústers industriales, corredores comerciales, red ferroviaria, red carretera, otros.

7.- ¿Cuáles son los principales incentivos que se ofrecen en el nivel estatal y municipal para el establecimiento de la industria automotriz? Por ejemplo, acceso preferencial a red ferroviaria, red carretera y servicios, exención de impuestos, terrenos, otros.

Apéndice 4. Guion de conversaciones exploratorias

Guion de conversación con trabajadores de la entidad

Aviso de confidencialidad: este cuestionario es confidencial y la información es para fines meramente académicos.

Nombre:

Ocupación:

Modalidad y lugar:

Fecha:

Duración:

1.- Desde su visión, ¿cuál ha sido el papel del gobierno estatal y municipal para el establecimiento de la empresa General Motors de México, de la industria automotriz y de la industria manufacturera en la entidad?

2.- Desde su visión, ¿cuál ha sido el papel de General Motors de México, de la industria automotriz y de la industria manufacturera en la entidad? Por ejemplo, incentivar la creación de nuevas carreras profesionales o la modernización de los planes de estudio, generar mayores y mejores empleos, desarrollar económicamente el estado, otros.

3.- Desde su visión, ¿han cambiado sus condiciones de vida desde el asentamiento de la empresa General Motors de México, de la industria automotriz y de la industria manufacturera en la entidad? ¿En caso de sí o no, estas han sido mejorías o retrocesos? ¿Cómo eran o son sus condiciones de trabajo?

Guion de conversación con habitantes de la entidad

Aviso de confidencialidad: este cuestionario es confidencial y la información es para fines meramente académicos.

Nombre:

Ocupación:

Modalidad y lugar:

Fecha:

Duración:

1.- Desde su visión, ¿ha cambiado la entidad debido a la llegada de General Motors de México (infraestructura, empleos, crecimiento, educación, oportunidades, otros)? ¿En caso de sí o no, han sido mejorías o retrocesos?

2.- Desde su visión, ¿cuál ha sido el papel de General Motors de México en la entidad? Por ejemplo, incentivar la creación de nuevas carreras profesionales o la modernización de los planes de estudio, generar mayores y mejores empleos, desarrollar económicamente el estado, otros.

Apéndice 5. Presencia y Comité Ejecutivo de General Motors de México

Tabla 13. Presencia de GMM (hasta junio de 2021)				
Estructura	Año	Actividades	Productos	Extensión
1.- Complejo Toluca, Estado de México	1965-actualidad	Planta de Fundición Planta de Motores	Aluminio: monoblocks y cabezas Motores: L4 SGE y V8	42.9 hectáreas
2.-Complejo Ramos Arizpe, Coahuila	1981-actualidad	Planta de Ensamble Planta de Motores Planta de Transmisiones	Ensamble: Chevrolet Blazer y Chevrolet Equinox Motores: HFV6 3.0L, HFV6 3.6L, Gen V de 6 y 8 cilindros	268 hectáreas
3.- Complejo Silao, Guanajuato	1995-actualidad	Planta de Ensamble Planta de Transmisiones	Ensamble: Chevrolet Cheyenne, Chevrolet Silverado y GMC Sierra Motores: 4.8L, 5.3L, 6.0L, 6.2L, 6.2L súper cargado Transmisiones: 6 velocidades (6L45, 6L80) 8 velocidades (8L45, 8L90)	246 hectáreas
4.- Centro Regional de Ingeniería Toluca (TREC) *Centro de Cuidado al Cliente y Posventa y Calidad (bodegas de almacenamiento)	1995-actualidad *1996-actualidad	Diseño, desarrollo y validación de 1 300 componentes *Servicio a clientes y bodega de 116 mil partes	-	-
5.- Complejo Villa de Reyes, San Luis Potosí	2008-actualidad	Planta de Ensamble Planta de Transmisiones	Ensamble: Chevrolet Onix, Chevrolet Equinox y GMC Terrain Transmisiones: 6 velocidades automática FWD y AWD (GF6)	347 hectares
6.- Oficinas Centrales (Torre GM), Ciudad de México	2017-actualidad	Dirección y Servicios Administrativos	-	-

Fuente: elaboración propia a partir de General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», p. 17; General Motors de México. «GM de México. Nuestra historia.»; General Motors de México. «General Motors de México celebra...»; Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», p. 83; General Motors de México. «GM en México: Complejos de Manufactura.».

Tabla 14. Comité Ejecutivo Mexicano de GMM (hasta junio de 2021)	
Direcciones Funcionales	Nombre del directivo
1.- Presidente y Director General de GM de México	Francisco Garza
2.- Vicepresidente de Ventas, Servicio y Mercadotecnia	Héctor Villarreal
3.- Director de Finanzas	Alejandro Delgado
4.- Director de Estrategia y Planeación de Portafolio	Alejandro Hernández
5.- Director de Cuidado al Cliente y Posventa	Alexis Trejo
6.- Director Ejecutivo de Planta Ensamble, Silao	Armando Hernández
7.- Director de Ingeniería	David Rojas
8.- Director de Complejo San Luis Potosí	Julio García
9.- Director Legal	José Lechuga
10.- Directora de Recursos Humanos	María Zambrano

11.- Director de Experiencia de Conectividad Global del Cliente	Mario Romero	Fuente: elaboración propia a partir de General Motors de México. «Informe de responsabilidad social 2020...», pp. 82-83; Fiesco. <i>Evaluación de comportamientos...</i> , pp. 6-7.
12.- Directora de Compras y Cadena de Suministro	Mónica García	
13.- Director de Complejo Toluca	Oscar Quintanilla	
14.- Director de Calidad	Ricardo Rodríguez	
15.- Director de Tecnologías de Información	Robson Ferreira	
16.- Director de Relaciones Gubernamentales	Rogelio Arzate	
17.- Directora de Comunicación y Relaciones Públicas	Teresa Cid	
18.- Directora ejecutiva de Planta Ensamble, Ramos Arizpe	Alicia del Valle	

Apéndice 6. Parque Industrial Logistik

Tabla 17. Empresas establecidas en el Parque Industrial Logistik según su país de origen y su actividad o productos

Empresa	País	Actividad/Productos
1.- AAA Sales and Engineering	Estados Unidos de América	Maquinado de pizas automotrices
2.- Advanced Assembly Products, Inc. S. de R.L. de C.V.	Estados Unidos de América	Estampado de metales, soldaduras y ensamblajes mecánicos
3.- AMPROMEX, SA. de C.V.	México	Bodega de perfiles de aluminio
4.- Anchor Bay Packaging de Mexico	Estados Unidos de América	Fabricación y venta de diversos productos de embalaje corrugado para vehículos
5.- Andamios Atlas	México	Manufacturas metálicas
6.- Asahi Glass Co.	Japón	Vidrio industrial para vehículos
7.- Becton Dickinson México	Estados Unidos de América	Fabricación de equipo médico
8.- BEND ALL, S. de R.L. de C.V.	Canadá	Proveedor de componentes automotrices, equipos de herramientas de automatización, tubos de aluminio preformados para el sistema de enfriamiento
9.- Borderless, S.A. de C.V.	México	Servicios logísticos
10.- Boysen Exhaust System de México, S.A. de C.V.	Alemania	Sistemas de escape, colectores, convertidores catalíticos, filtros y silenciadores.
11.- BWM Group, S.A. de C.V.	Alemania	Ensamble de vehículos
12.- Caterpillar Américas México, S. de R.L. de C.V.	Estados Unidos de América	Logística, almacenamiento y centro de distribución
13.- Century 21	Estados Unidos de América	Centro de distribución y desarrolladores industriales
14.- Compañía de Planeamiento Acústico S. de R.L. de C.V.	Brasil	Amortiguadores y revestimientos
15.- Continental	Alemania	Centro de distribución
16.- Cygnus Stamping, S.A. de C.V.	México	Estampado metálico
17.- DHL Metropolitan Logistics México, S.A. de C.V.	Alemania	Servicios de logística, almacenamiento y distribución
18.- Digit Automotive de México, S.A. de C.V.	China	Estampado de metal para asientos
19.- DOWA THERMOTECH	Japón	Tratamiento térmico
20.- Edscha Automotive SLP, S.A.P.I de C.V.	Alemania	Diseño y producción de componentes de carrocería, bisagras para puertas (Tier 1)
21.- EKK Eagle Industry Mexico, S.A. de C.V.	Japón	Sellos mecánicos y válvulas especiales: compresor de aire acondicionado, bomba de agua, sistemas de combustible, sistemas de carga, admisión y escape, sistemas de transmisión, suspensión y freno
22.- Estructura de Pailería Especializada (ESYPESA)	México	Racks para Almacenes, Racks Automotrices, Pisos industriales, Contenedores Especializados, Pailería Especializada, Montaje de Maquinaria Industrial de Proceso, Naves industriales,

		Construcciones Llave en Mano (turnkey projects)	
23.- Faurecia FSI	Francia	Interiores de vehículos	
24.- FCC Automotive Parts de México	Japón	Clutch	
25.- Filtran San Luis Potosí	Estados Unidos de América	Filtros para transmisión y filtración especializada de gasolina, aire y aceite.	
26.- FNA Mechatronics de México	Japón	Partes de plástico	
27.- Fronius de México, S.A. de C.V.	Austria	Servicios de soldadura	
28.- FZ CANPROTRANS	Estados Unidos de América	Logística, servicios de carga e inventario	
29.- Gaia Fruits (Grupo Agrícola Industrial del Altiplano), S.P.R. de R.L. de C.V.	México	Purés y concentrados de frutas, bebidas y alimentos, que incluye productos orgánicos convencionales y certificados: guanábana, guayaba, mango, manzana, nopal, tejocote, tomate verde, tuna.	
30.- General Motors de México, S. de R.L. de C.V.	Estados Unidos de América	Ensamble de vehículos y transmisiones	
31.- GP Bienes Inmuebles, S.A. de C.V.	México	Administración de bienes inmuebles	
32.- GP Innovative Machining & Assembly de México, S. de R.L. de C.V.	Estados Unidos de América	Maquinados de alta precisión	
33.- Hansuh Comercial, S. de R.L. de C.V.	Corea del Sur	Partes de plástico para vehículos	
34.- Hirotec, S.A. de C.V. Planta San Luis Potosí	Japón	Ensamble de partes metálicas automotrices: puertas, cofres, toldos, salpicaderas y escapes	
35.- Hyundai Dymos, Automotive Seat System Dymos México S. de R.L. de C.V.	Corea del Sur	Asientos	
36.- Hyunnam, S.A. de C.V.	Corea del Sur	Inyección de plástico por moldeo	
37.- I B I D E N M é x i c o , S . A . de C . V .	Japón	Componentes cerámicos automotrices	
38.- Industrias en Servicios Plásticos Inmuebles, S.A. de C.V.	México	Fabricación de partes plásticas	
39.- JNM de México SLP, S.A. de C.V.	Canadá	Estampado (Tier 2)	
40.- Kmin, S.A. de C.V.	Corea del Sur	Inyección de plásticos y estampados metálicos	
41.- Kraem, S.A. de C.V.	Corea del Sur	Almacén y distribución de productos de goma y plástico	
42.- Kwang Jin SLP México, S.A. de C.V.	Corea del Sur	Regulador de ventana	
43.- Kwangtruck and Wheel	España	Logística, distribución producción de ruedas y del módulo frontal	
44.- L'oréal SLP	Francia	Producción de colorantes, cosméticos y colorantes de capilares.	
45.- Limpieza y reciclados del Bajío, S.A. de C.V.	México	Servicios de limpieza y mantenimiento	
46.- Logis Almacenaje y Distribución, S.A. de C.V.	México	Logística, almacenamiento y de distribución	
47.- Logistics Insight Corporation, S. de R.L. de C.V.	Estados Unidos de América	Logística	
48.- Magna International/Cosma International	San Luis Metal Forming, S.A. de C.V.	Canadá	Ensamble, estampado y soldadura, chasis, suspensión (Tier 1)
	Cosma San Luis, S.A. de C.V.		Estructura, estampados de chasis, carrocería y remolque (Tier 1)
49.- Martinrea Automotive Structures, S. de R.L. de C.V. Villa de Reyes	Canadá	Procesos especializados en soldadura y estampado (Tier 1)	
50.- Minghua de México, S.A. de C.V.	China	Componentes automotrices como parachoques, productos de plástico, herramientas para moldes y productos de plástico de plástico (Tier 1)	
51.- NITTA Moore, S.A. de R.L. de C.V.	Japón	Tubos de plástico para conducción de gasolina	
52.- NYX México Plastics, S. de R.L. de C.V.	Estados Unidos de América	Partes plásticas (Tier 1 y 2)	
53.- Penske Logística México, S.A. de C.V.	Estados Unidos de América	Gestión de la cadena de suministro; gestión de transporte; almacenamiento y distribución	
54.- Perfiletto Aluminum	México	Fabricación de perfiles de aluminio	
55.- Plastic Omnium Auto Industrial, S. de R.L. de C.V.	Francia	Partes de plástico	

56.- Posco MPPC, S.A. de C.V.		Japón	Procesamiento de diferentes tipos de acero
57.- Real Estate Management and Services Group		México	Industria inmobiliaria
58.- Roche Shelter Services, S. de R.L. de C.V.		Estados Unidos de América	Fabricación de tubos de acero inoxidable
59.- Ronal San Luis, S.A. de C.V.		Suiza	Fabrica y provee rines de aluminio
60.- Ryder Capital, S.A. de C.V.		Estados Unidos de América	Cadena de suministro, administración de transporte y administración de almacenes logística
61.- Samvardhana Motherson Automotive Systems (Motherson Group)	Motherson Sumi Systems Limited, S.A. de C.V. Motherson Techno Precision México, S.A. de C.V.	India	Arneses (Tier 1) Piezas de aluminio para bombas de gasolina (Tier 2)
62.- San Luis Dasung, S.A De C.V.		Corea del Sur	Estampado y equipo eléctrico
63.- Soko Seiren Mexicana S.A. de C.V.		Japón	Textiles, pintura, acabado, tejidos de fibras celulosa y tejidos de punto para asientos automotores
64.- Standard Electric Wire & Cable, S. de R.L. de C.V.		China	Manufacturas
65.- Surtec & Suzuki Technology Mexicana, S.A. de C.V.		Japón	Tratamiento y recubrimiento metálico de partes (Tier 2)
66.- Surteckariya		Japón	Plating
67.- Taesung México, S. de R.L. de C.V.		Corea del Sur	Fabricación de arnés y consolas para vehículos
68.-Taxan México, S.A. de C.V.		Japón	Ensamblaje de tableros, productos terminados y componentes electrónicos
69.- Topy Fasteners Mexico, S.A. DE C.V.		Japón	Producción y venta de Industrial Fasteners
70.- Vehicle Components Caparo de México, S. de R.L. de C.V.		Estados Unidos de América	Estampados
71.- Vuteq Industrias México		Japón	Vidrio y plástico para vehículos
72.- VYNMSA Construcción y Desarrollo		México	Construcción de naves y plantas industriales
73.- ZF Chassis Technology, S.A. de C.V. San Luis Potosí		Alemania	Transmisión, sistema de seguridad y chasis para BMW (Tier 1)

Fuente: elaboración propia con datos recabados hasta el 19 de agosto de 2021. Se aclara que existe la posibilidad de que algunas de estas empresas continúen o no, así como también puede haber otras más. Esta tabla constituye una aproximación. Véanse Logistik Parque Industrial. «Clientes...»; Rosa, López y Zapata. «El parque Industrial...», pp. 67-86; Logistik Parque Industrial. «Resumen Ejecutivo...»; Dirección General de Desarrollo y Promoción Industrial. «Directorio de empresas...»; SEDECO SLP. «Directorio-Empresas Zona Industrial.» 20 de agosto de 2021. *SEDECO SLP*. Recuperado el 14 de octubre de 2021. <<https://datos.slp.gob.mx/dataset/directorio-empresas-zona-industrial>>; SEDECO SLP. «Perfiles Industriales del...», pp. 103-105; ProTrans. «ProTrans.» s.f. *LinkedIn*. Recuperado el 13 de agosto de 2021. <<https://www.linkedin.com/company/protrans3pl/about/>>; D&B Business Directory. «Standard Electric Wire & Cable México, S. de R.L. de C.V.» 2021. *Dun&bradstreet*. Recuperado el 12 de agosto de 2021. <https://www.dnb.com/business-directory/company-profiles.standard_electric_wire_cable_m%C3%A9xico_s_de_rl_de_cv.52269891e672e004d36963ba8ea140b4.html>; Facebook. «Taesung México.» s.f. *Facebook*. Recuperado el 13 de agosto de 2021. <<https://www.facebook.com/Taesung-M%C3%A9xico-2803457083211986/>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Minghua de México, S.A. de C.V. [Jiangnan Mould & Plastic Technology Co., Ltd. (JNMPT)].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/6330>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «ZF Chassis Technology, S.A. de C.V. San Luis Potosí [ZF Chassis Technology San Luis Potosí] [ZF Friedrichshafen AG (ZF Group)].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/9386>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Limpieza y Reciclados del Bajío, S.A. de C.V. (LYRBA).» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/320>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «NYX México Plastics, S. de R.L. de C.V.» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/11008>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Hirotec, S.A. de C.V. Planta San Luis Potosí [Hirotec Corporatio/Hirotec Group].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/7835>>; CompuTrabajo. «AAA Sales & Engineering.» 2021. *CompuTrabajo*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.computrabajo.com.mx/empresas/acerca-de-gesam-service-D5875AC3884E6F9B>>; Facebook. «Filtran San Luis Potosí.» s.f. *Facebook*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.facebook.com/Filtran-San-Luis-Potos%C3%AD-310443756189895/>>; Daniela Aranda. «Faurecia expandirá una de sus plantas productivas en SLP.» 9 de febrero de 2021. *El Sol de San Luis*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/faurecia-expandira-una-de-sus-plantas-productivas-en-slp-6342528.html>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Edscha Automotive SLP, S.A.P.I de C.V. [Edscha Holding GmbH/Gestamp Automoción, S.L.].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/6329>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «JNM de México SLP, S.A. de C.V. (JNM San Luis Potosí) [JNM Tool & Manufacture Inc.].» Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. *Directorio*

Automotriz. Enlazando Negocios. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/12268>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «San Luis Metal Forming, S.A. de C.V. San Luis Plant [Cosma International/Magna International].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/2358>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Cosma San Luis, S.A. de C.V. (Magna Cosma) [Cosma International/Magna International].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/7203>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Martinrea Automotive Structures, S. de R.L. de C.V. Villa de Reyes (Martinrea San Luis Potosí) [Martinrea International, Inc.].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/8152>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Surtec & Suzuki Technology Mexicana, S.A. de C.V. (SSM) [Surtec Kariya Co., Ltd.].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/8826>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Motherson Techno Precision México, S.A. de C.V. (MTPMEX) [Motherson Techno Precision GmbH (MTPG)/Samvardhana Motherson Group (SMG)].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/9499>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «MSSI, S.A. de C.V. [Motherson Sumi Systems Limited, S.A. de C.V. [Motherson Sumi Systems Limited, S.A. de C.V. [Motherson Sumi Systems, Ltd./Samvardhana Motherson Group (SMG)].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/2450>>; Facebook. «Martinrea planta San Luis Potosí.» s.f. *Facebook.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <https://www.facebook.com/Martinrea-planta-san-luis-potosi-125135394760211/?ref=page_internal>; Century 21 México. «Acerca de Century 21.» s.f. *Century 21 México.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://century21mexico.com/acercade>>; BD. «Acerca de BD.» 2021. *BD.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://legacy.bd.com/mexico/aboutus.asp>>; Redacción. «Motherson ampliará su presencia en SLP con 32 mdd.» 21 de enero de 2021. *Alianza Automotriz.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://alianzaautomotriz.com/motherson-ampliara-su-presencia-en-slp-con-32-mdd/>>; Franquicia.net. «Franquicia Century 21.» s.f. *Franquicia.net.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.franquicia.net/franquicias-de-inmobiliarias/743-century-21/view-details>>; Directorio Empresarial México. «VYNMSA Construcción y Desarrollo.» 2020. *Directorio Empresarial México.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioempresarialmexico.asesorensistemas.mx/empresa/0009091208/VYNMSA-CONSTRUCCION-Y-DESARROLLO/>>; Facebook. «MSSL.» s.f. *Facebook.* Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.facebook.com/MSSL.SLP/>>; Borderless. «Quienes somos.» 2021. *Borderless.* Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<http://www.borderless.com.mx/index.php/es/quienes-somos>>; Cluster Industrial. «Inauguran planta de Digit Automotive en SLP con inversión de 40 MDD.» 11 de noviembre de 2019. *Cluster Industrial.* Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.clusterindustrial.com.mx/noticia/1866/inauguran-planta-de-digit-automotive-en-slp-con-inversion-de-40-mdd>>; Directorio Empresarial México. «DHL Metropolitan Logistics México, S.A. DE C.V.» 2021. *Directorio Empresarial México.* Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.directorioempresarialmexico.asesorensistemas.mx/empresa/0006274704/DHL-METROPOLITAN-LOGISTICS-M%C3%89XICO,-S.A.-DE-C.V./>>; Alejandra Méndez. «GP Desarrollos, especialistas en la construcción de parques industriales en México.» junio de 2020. *Mexico Industry.* Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://mexicoindustry.com/noticia/gp-desarrollos-especialistas-en-la-construccion-de-parques-industriales-en-mexico->>; Lara, Ivonne. «Abre Fronius México oficina en SLP.» octubre de 2018. *Somos Industria.* Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.somosindustria.com/articulo/abre-fronius-mexico-oficina-en-slp/>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Fronius de México, S.A. de C.V. (Fronius México, S.A. de C.V.).» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios.* Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/9194>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Digit Automotive de México, S.A. de C.V. [EVA Precisión Industrial Holdings Co., Ltd. (EVA Group)].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios.* Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/9456>>; Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Cygnus Stamping, S.A. de C.V. (Cygnus Stamping).» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios.* Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/8858>>; Dateas. «Vehicle Components Caparo de México S. de R.L. de C.V. - Sociedades Mexicanas con Inversión Extranjera.» 2021. *Dateas.* Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.dateas.com/fr/explore/sociedades-mexicanas-inversion-extranjera/vehicle-components-caparo-de-mexico-s-de-rl-de-cv-40117>>; InfoMaquila. «Vehicle Components Caparo de México, S. de R.L. de C.V.» s.f. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.infomaquila.com/directorio2009/sanluispotosi17132.html>>.

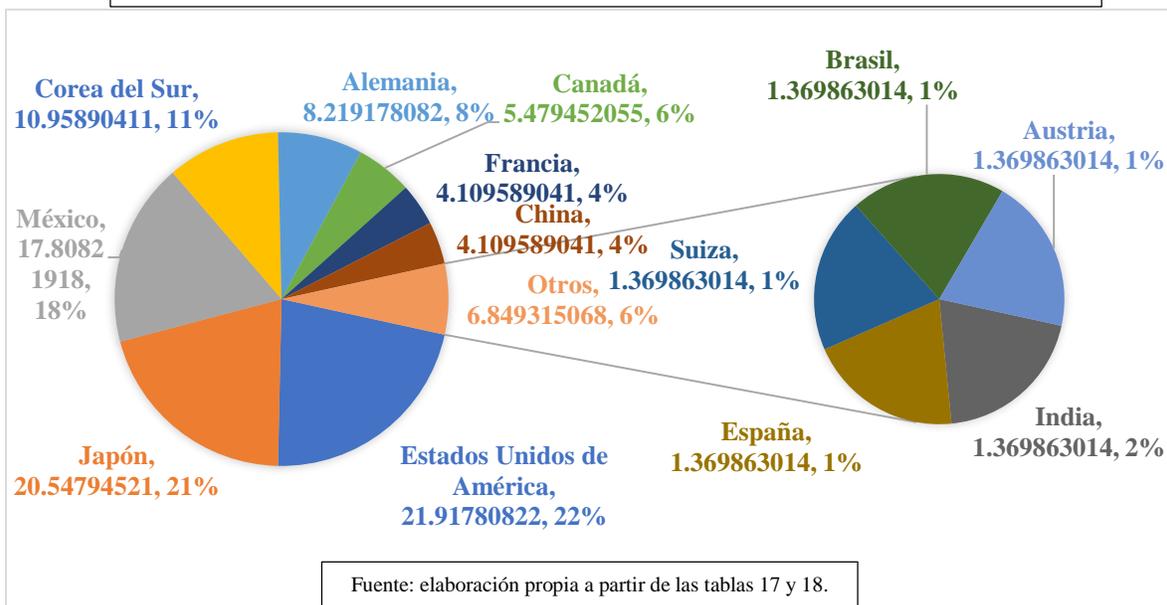
Tabla 18. Número de empresas establecidas en el Parque Industrial Logistik según su país de origen

País	Número de empresas
Estados Unidos de América	16
Japón	15
México	13
Corea del Sur	8
Alemania	6
Canadá	4
Francia	3
China	3

India	1
España	1
Suiza	1
Brasil	1
Austria	1
Total	73

Fuente: elaboración propia a partir de la tabla 17.

Figura 10. Porcentaje de empresas establecidas en el Parque Industrial Logistik según su país de origen



Apéndice 7. Contrato Colectivo de Trabajo

Tabla 19. Revisión del Contrato Colectivo de Trabajo de GMM-VR-SLP (2006-2019)

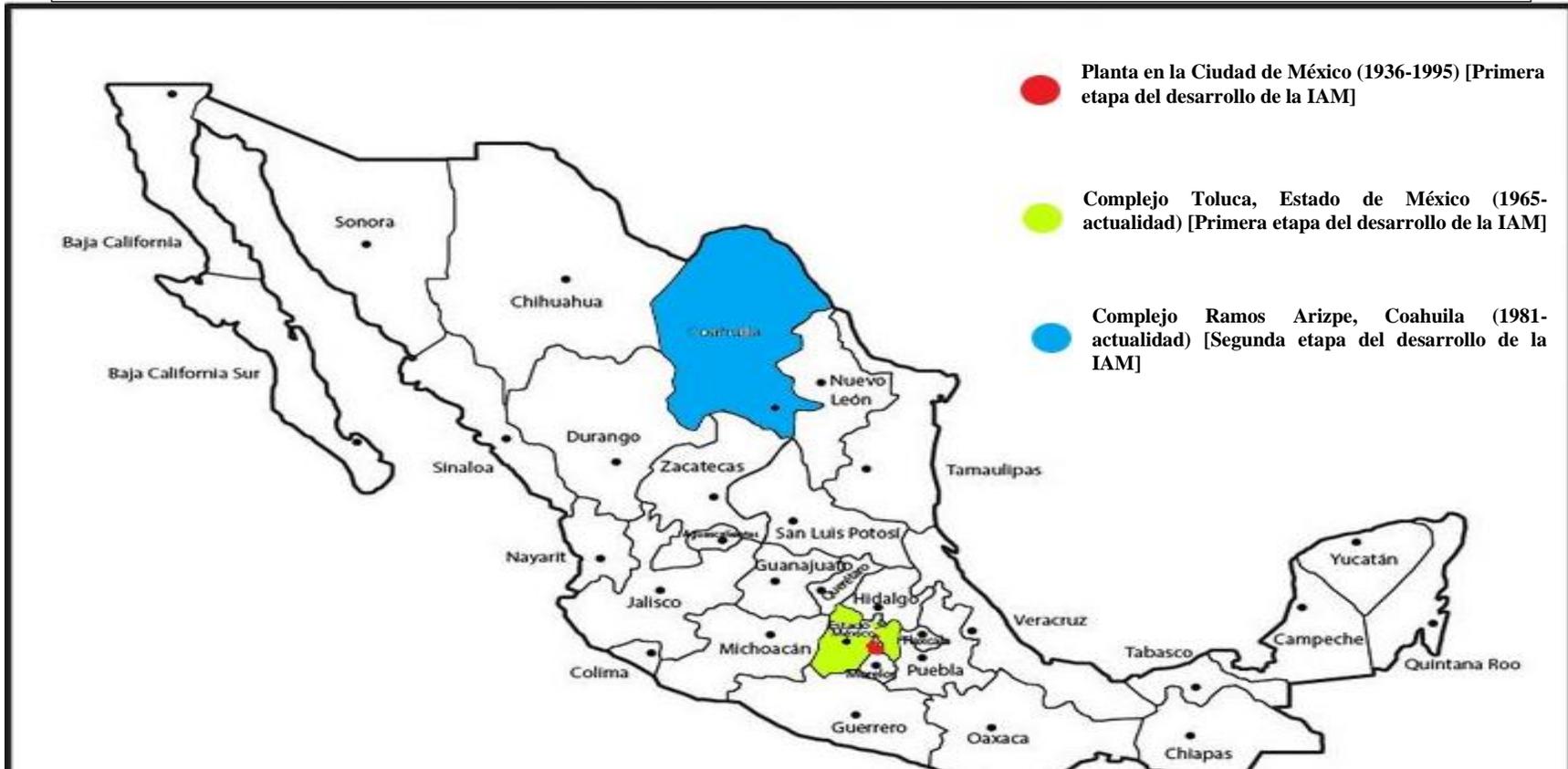
Tipo	Año	Nro. de cláusulas	Categorías Salariales	Salario Diario Mayor	Salario Diario Menor	Promedio	Nro. de Trabajadores
Registro del CCT	22 de marzo de 2006	34	2= A y B	-	-	A= 45.85 B= 76.25	No existente
-	2008	-	5	218.40	81.78	154.88	-
Revisión del CCT	19 de marzo de 2009	-	5	227.14	85.05	161.07	-
Remite del CCT	13 de abril de 2009	36	5	227.14	85.05	161.07	-
-	2010	-	8	300.00	89.93	186.68	-
Revisión integral del CCT	13 de abril de 2011	-	8	314.40	94.25	195.61	-
Revisión salarial del CCT	13 de marzo de 2012	-	7	330.12	130.00	222.4	-

Revisión integral del CCT	13 de marzo de 2013	39	8	346.63	103.91	217.32	-
Revisión del CCT	19 de marzo de 2014	-	8	398.62	109.11	234.79	2 500
Revisión del CCT	19 de marzo de 2015	-	8	416.96	114.12	245.61	2 123
Depósito del CCT	10 de abril de 2015	41	8	416.96	114.12	245.61	2 123
Revisión salarial del CCT	17 de marzo de 2016	-	8	458.66	120.05	262.06	-
Revisión del CCT	14 de marzo de 2017	-	8	490.77	144.06	281.68	2 123
Revisión del CCT	14 de marzo de 2017	41	8	490.77	144.06	281.68	2 123
Revisión del CCT	1 de septiembre de 2017	-	9	490.77	144.06	278.11	-
Revisión salarial del CCT	22 de febrero de 2018	-	10	580.00	223.00	354.9	6 500
Revisión del CCT	7 de marzo de 2019	-	11	626.40	186.84	365.55	6 400
Depósito del CCT	14 de marzo de 2019	41	11	626.40	186.84	365.37	6 558

Fuente: elaboración propia a partir de Consulta de Contratos Colectivos. *Expediente CC-1004-2006-XII*. Fecha de presentación el 9 de marzo de 2006. Recuperado el 16 de septiembre de 2021. <<http://visorcontratos.stps.gob.mx/visoralfresco/resultados.php?exp=CC-1004-2006-XII&url=&actuacion=>>; Consulta de Contrato Colectivo. *Registro expediente CC-1004-2006-XII*. 22 de marzo de 2006. Recuperado el 16 de septiembre de 2021. <[http://187.188.246.37/sriatrabajo2.nsf/17649442c1f2a518862574040072db12/c11f09fc106eac72862575620057b9ae/\\$FILE/documento.pdf](http://187.188.246.37/sriatrabajo2.nsf/17649442c1f2a518862574040072db12/c11f09fc106eac72862575620057b9ae/$FILE/documento.pdf)>.

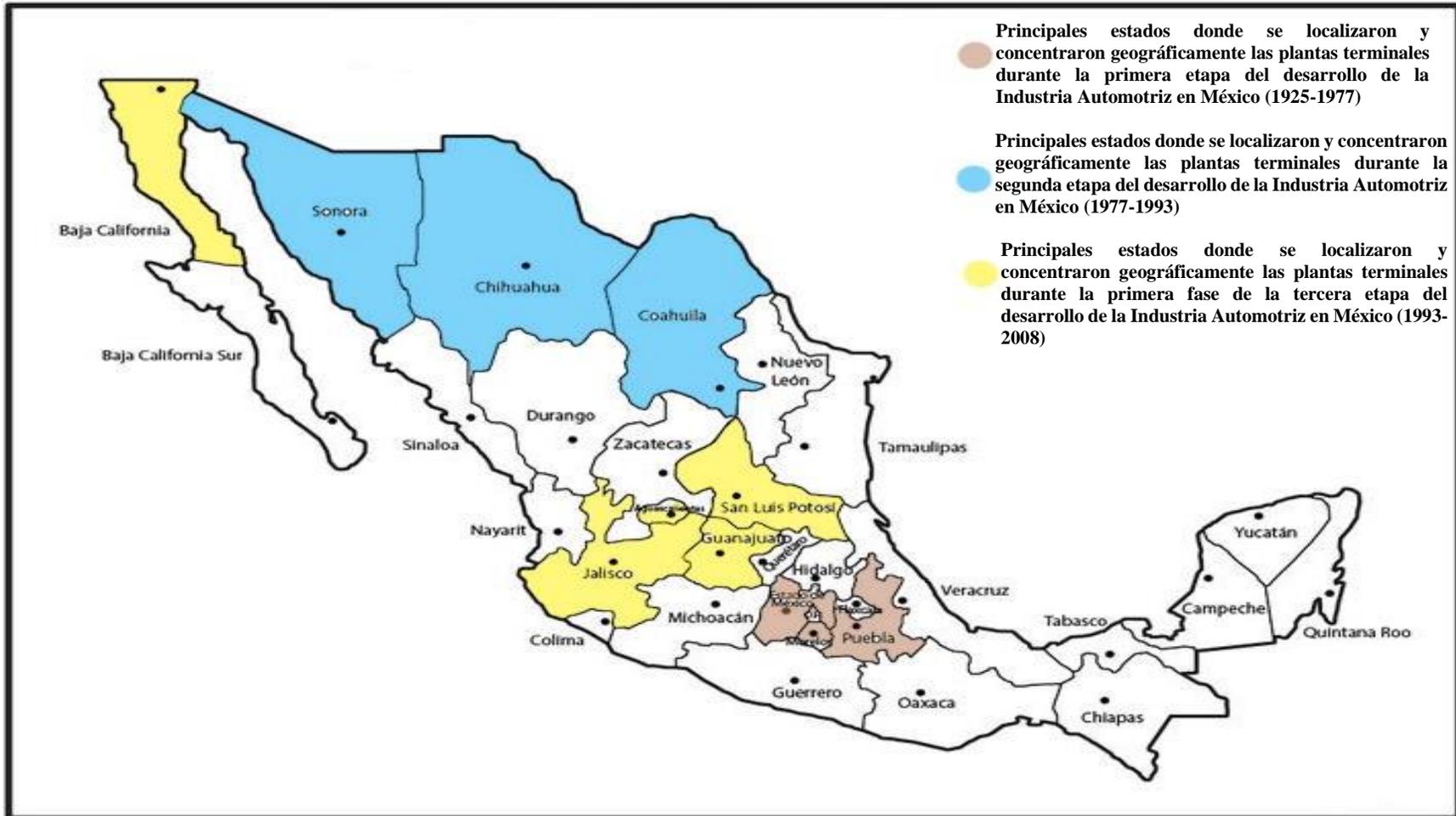
Apéndice 8. Mapas e imágenes

Mapa 1. Ubicación de Plantas y Complejos de General Motors de México durante la primera y segunda etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1925-1993)



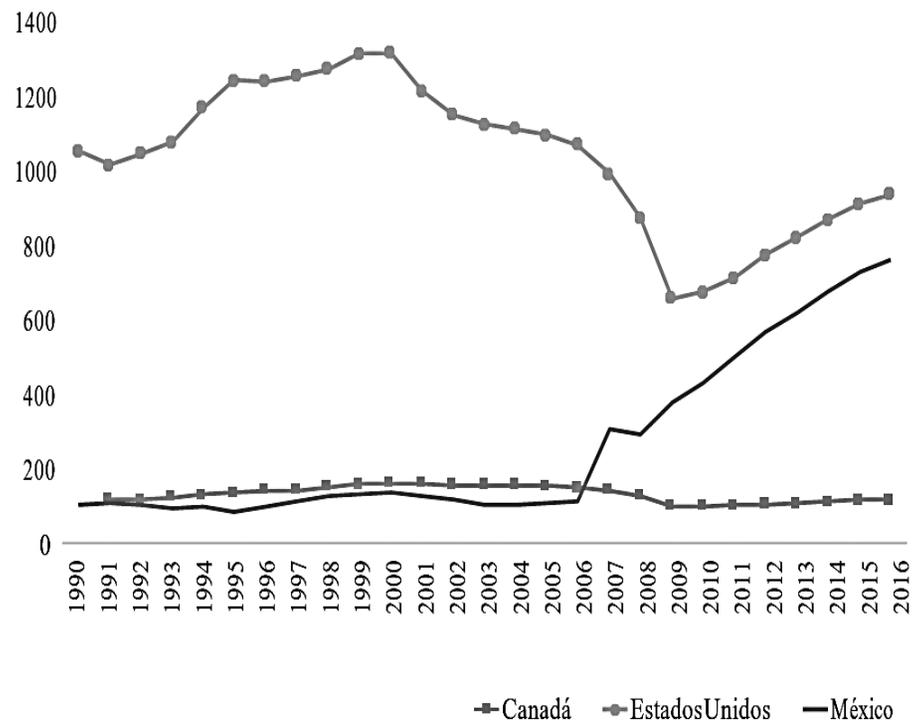
Fuente: elaboración propia a partir de Martínez, García y Murguía. «Trayectoria productiva y...», pp. 81-82; Aguilar. «Enseñanza de la...», pp. 59-77; García y Lara. «Cambio Tecnológico y...», pp. 207-213; Martínez, García y Santos. «Nuevas formas de...», pp. 169-170; Guzmán. «Implicaciones del cambio», pp. 111-137; General Motors de México. «General Motors de México 1935/2015...», pp. 15-25; General Motors de México. «General Motors de México celebra 85 años con más de 15 millones de vehículos producidos.» 23 de septiembre de 2020. *General Motors de México*. Recuperado el 4 de mayo de 2021. <<https://media.gm.com/media/mx/es/gm/home.detail.html/content/Pages/news/mx/es/2020/sep/2020-09-23-General-Motors-de-Mexico-celebra-85-anos-con-mas-de-15-millones-de-vehiculos-producidos.html#:~:text=S%C3%ADguenos-,General%20Motors%20de%20M%C3%A9xico%20ce>>.

Mapa 2. Principales entidades donde se localizaron y concentraron geográficamente las plantas terminales (1925-2008)



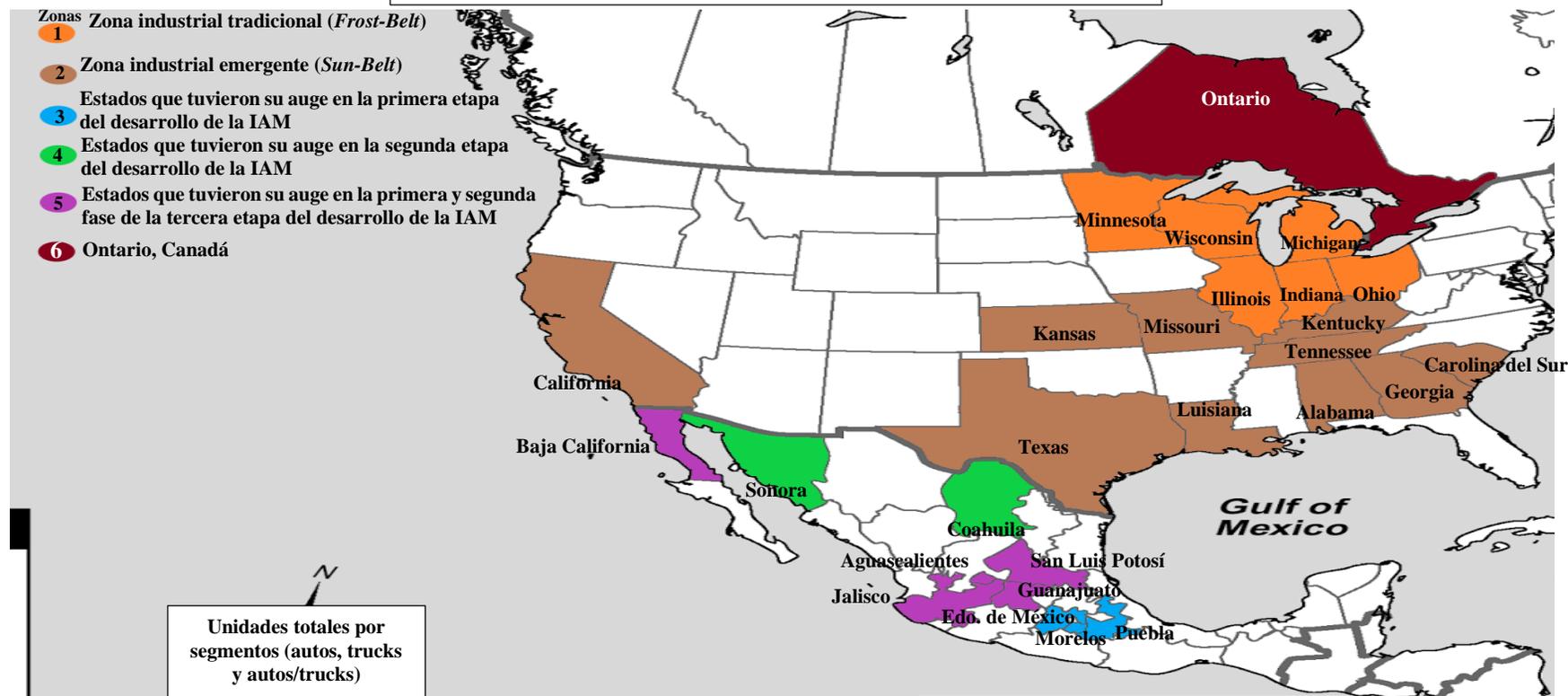
Fuente: elaboración propia a partir de los siguientes apartados de esta tesis “3.3.1 Primera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1925-1977)”, “3.3.1a. General Motors de México en la primera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1925-1977)”, “3.3.2 Segunda etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1977-1993)”, “3.3.2b. General Motors de México en la segunda etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1977-1993)”, “3.3.3 Primera fase de la tercera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1993-2008)”. Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 88-94; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 33-48; García. «Historia de la...», pp. 275-297; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 214-224; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 88-108; Quiroz. «La crisis de...», pp. 115-122.

Imagen 1. Evolución del empleo en la industria automotriz en la región del TLCAN (1990-2016) *



Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta imagen, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre “Figura 2. Evolución del empleo en la industria automotriz en la región del TLCAN, 1990-2016.” y puede hallarse en Rodríguez y Sánchez. «El futuro del...», p. 3.
*Miles de empleos

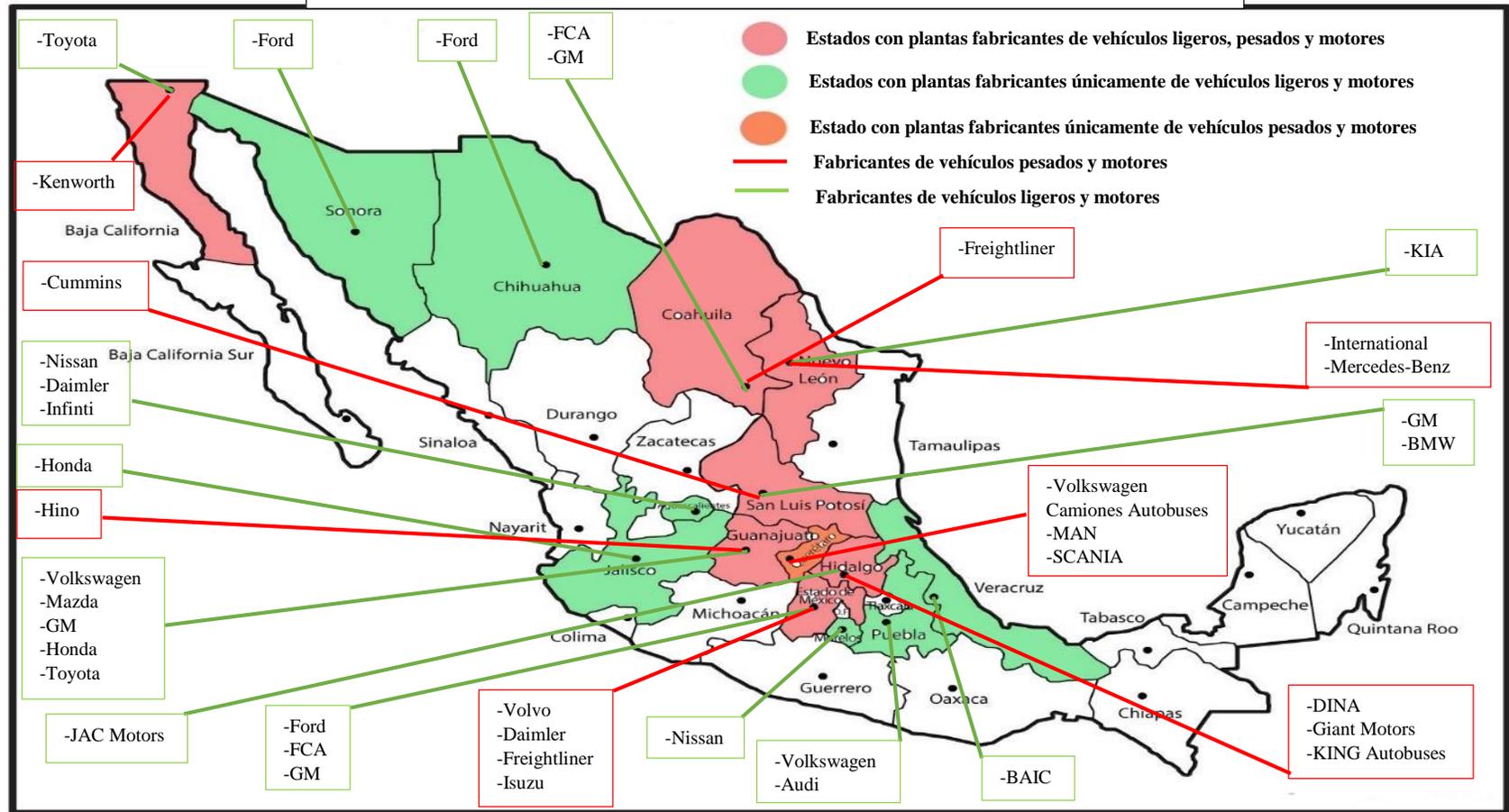
Mapa 3. Cambios productivos tras la crisis del 2008 en la región del TLCAN (2007-2011)



Zonas	2011 (unidades)	2007 (unidades)	Diferencia	Estados Unidos (total de unidades perdidas en las dos zonas)	México (total de unidades ganadas en las tres zonas)	Canadá (total de unidades perdidas)
1	3,906,290	5,133,681	-1,228,391	-2,203,118	493,828	-394,023
2	3,771,323	4,746,050	-974,727			
3	1,050,635	769,491	281,144			
4	676,253	667,522	8,731			
5	811,720	607,767	203,953			
6	2,030,457	2,424,780	-394,023			

Fuentes: elaboración propia a partir de Álvarez y Carrillo. «Reestructuración productiva de...», pp. 105-109; los siguientes apartados de esta tesis “3.3.1 Primera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1925-1977)”, “3.3.1a. General Motors de México en la primera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1925-1977)”, “3.3.2 Segunda etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1977-1993)”, “3.3.2b. General Motors de México en la segunda etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1977-1993)”, “3.3.3 Primera fase de la tercera etapa del desarrollo de la Industria Automotriz en México (1993-2008)”. Carbajal. *Evolución, condiciones actuales...*, pp. 88-94; Ochoa. «La industria automotriz...», pp. 33-48; García. «Historia de la...», pp. 275-297; Vicencio. «La industria automotriz...», pp. 214-224; Quiroz. «Clase, formación histórica...», pp. 88-108; Quiroz. «La crisis de...», pp. 115-122.; Álvarez y Carrillo. «Estrategias de la...», pp. 65-80.

Mapa 4. Geografía de las plantas fabricantes de vehículos ligeros, pesados y motores (hasta junio de 2021)



Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, AMIA. «Colección de estudios...», pp. 7-8; Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía...» AMIA, AMDA, ANPACT, INA. «Diálogo con la...», pp. 8-10; Javier Cast Aval,. «Salarios de la industria automotriz: ejemplo de desigualdad salarial.» 30 de marzo de 2017. *La Izquierda Diario*. Recuperado el 8 de junio de 2021. <<https://www.laizquierdadiario.mx/Salarios-de-la-industria-automotriz-ejemplo-de-desigualdad-salarial>>; L. Arteaga. «En estos estados se encuentran las armadoras de autos en México.» 3 de marzo de 2020. *AutoMéxico.com*. Recuperado el 8 de junio de 2021. <<https://automexico.com/industrias/estados-se-encontran-las-armadoras-de-autos-en-mexico-aid7408?fbclid=IwAR2Bm5BZq30X7B-o8Q9-JvxS0-jpqWW0HNTb7M9SQ9bYIGqozLDiHKY2ons>>.

Imagen 2. *Municipio Villa de Reyes, San Luis Potosí, México*



Fuente: elaboración propia el 16 de diciembre de 2020. Se agradece a Eder Solís por el retoque fotográfico.

Imagen 3. Localidades e Infraestructura para el Transporte en el Municipio Villa de Reyes, San Luis Potosí, México

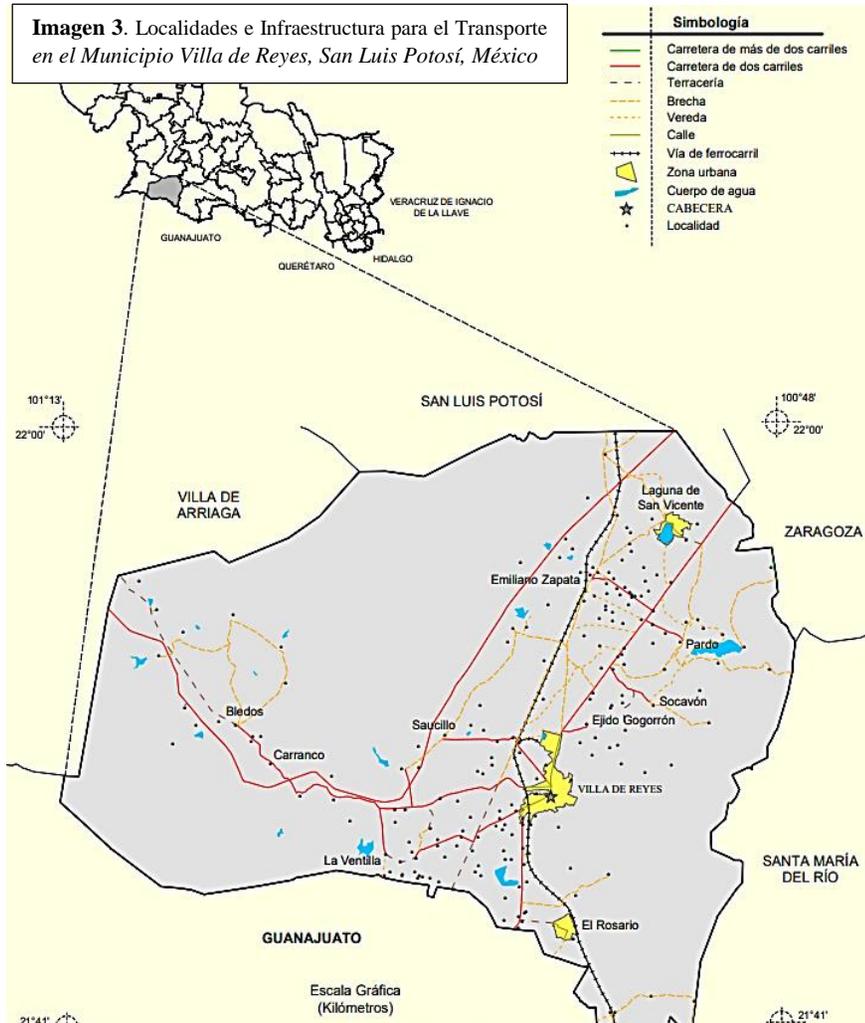
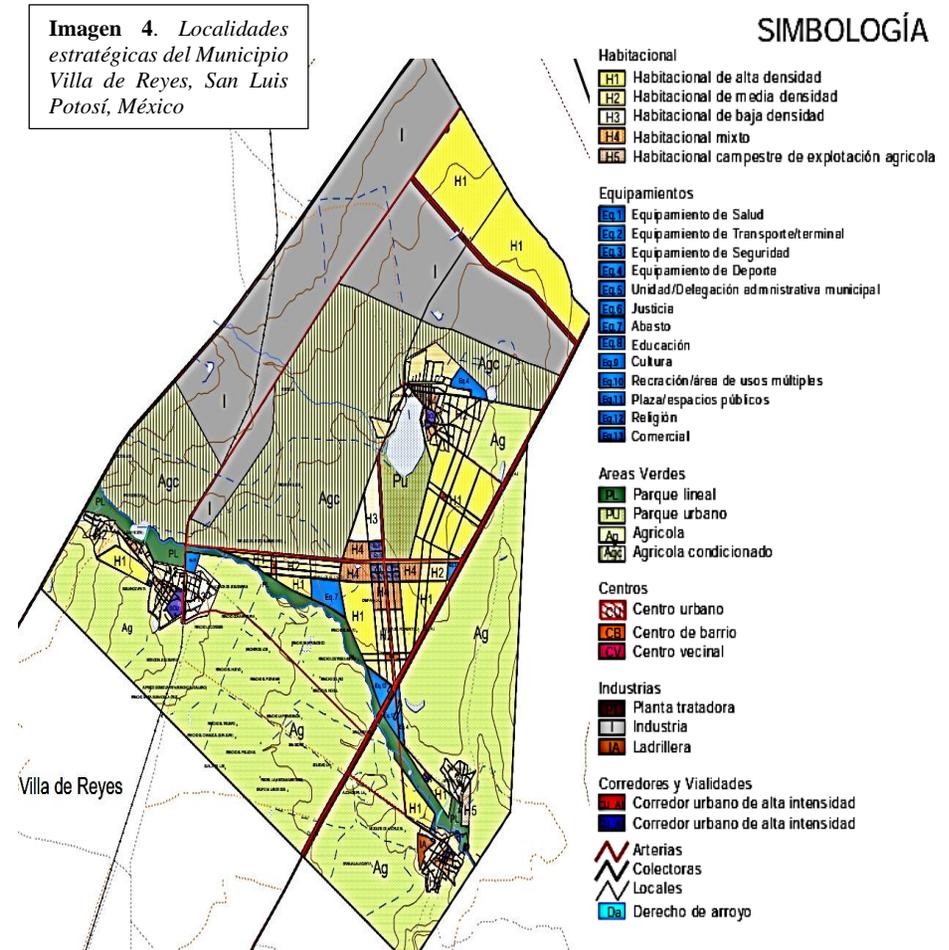
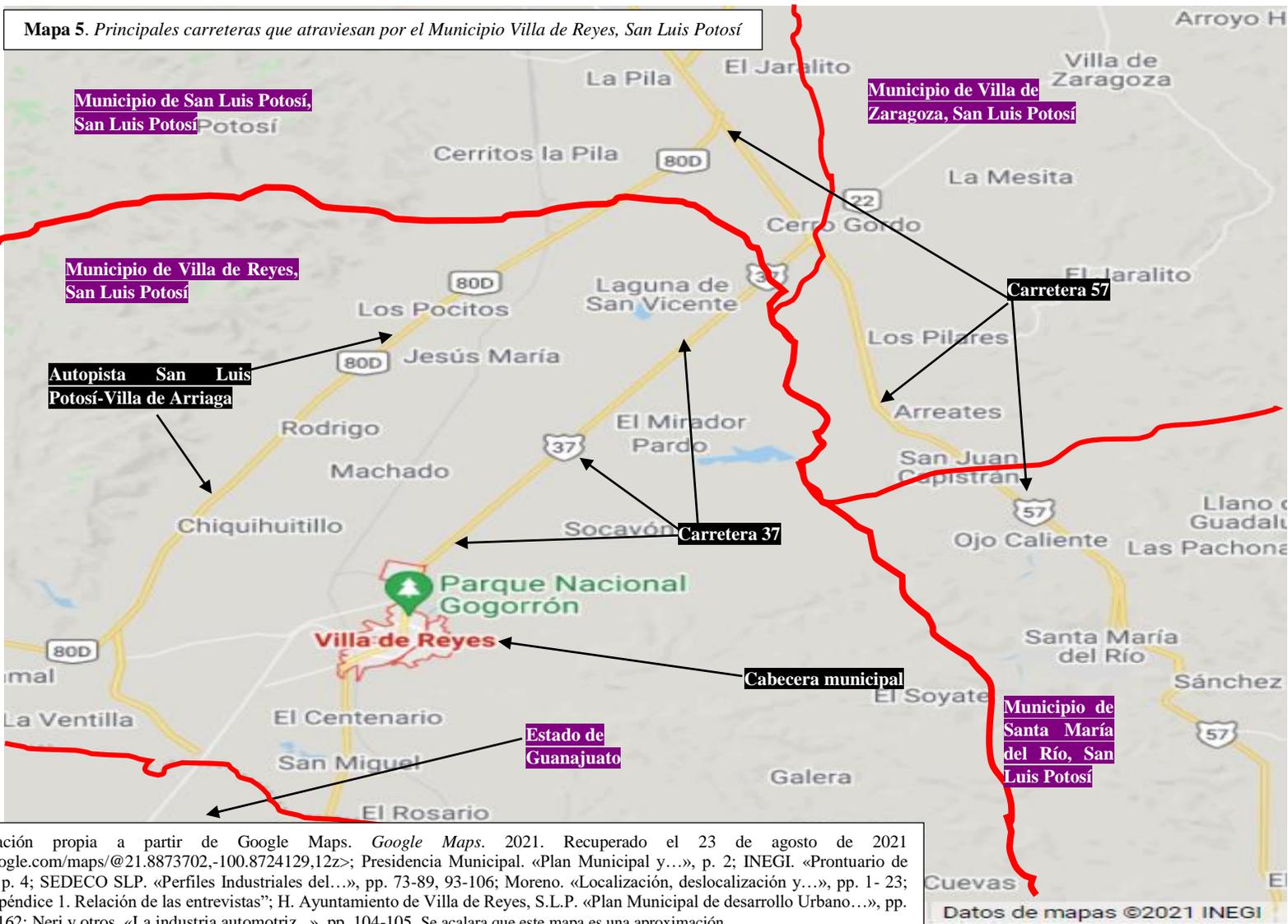


Imagen 4. Localidades estratégicas del Municipio Villa de Reyes, San Luis Potosí, México

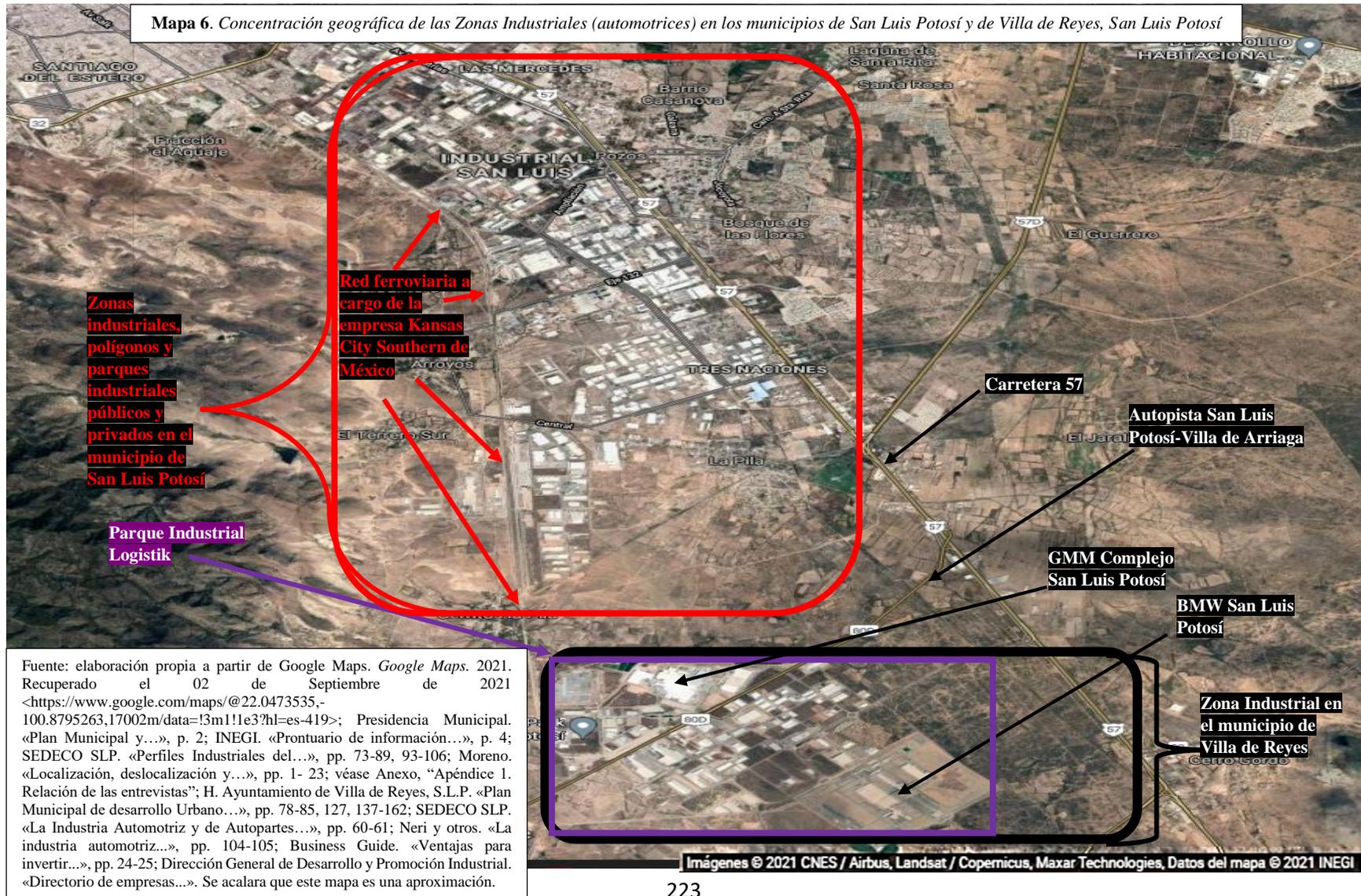


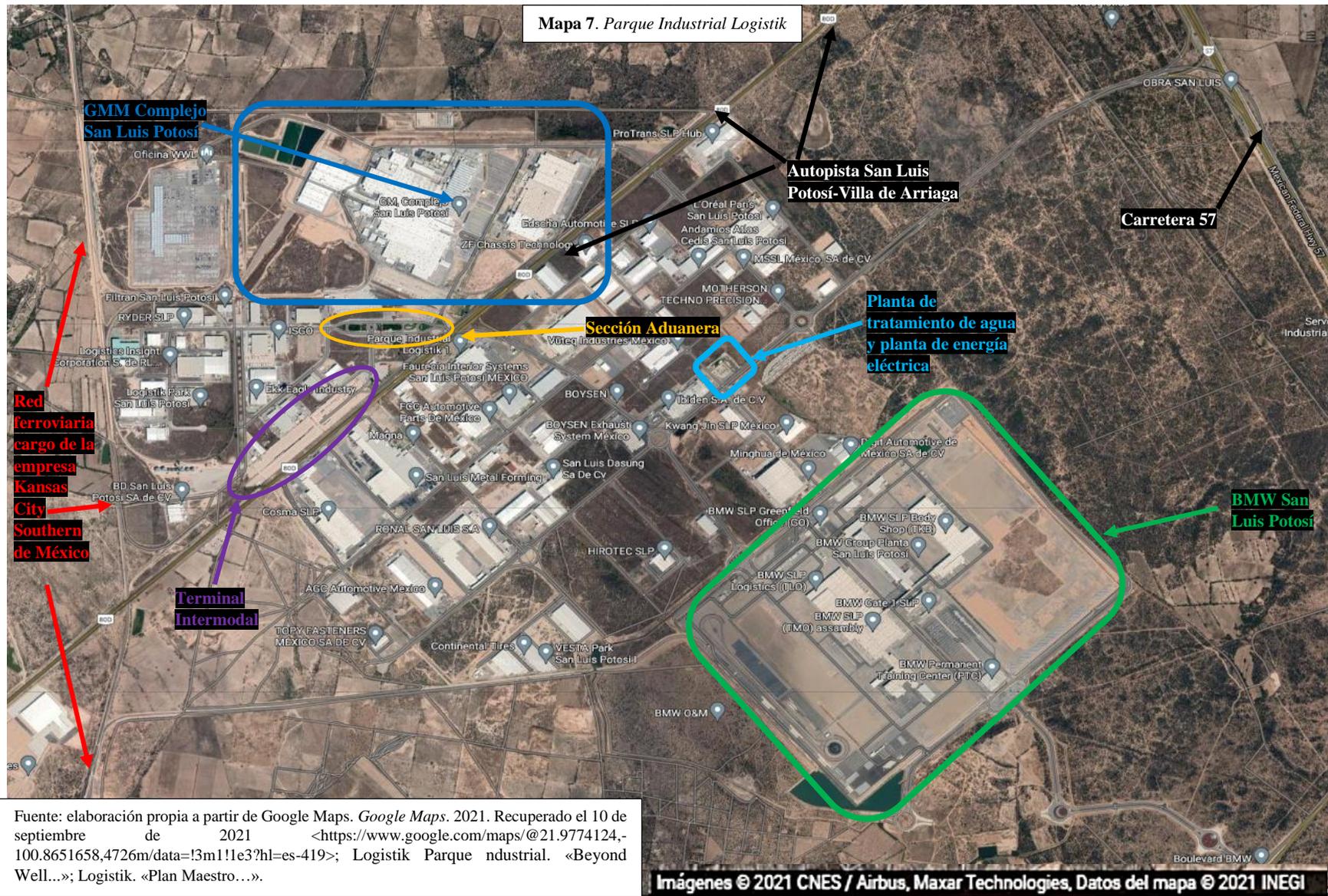
Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta imagen, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre "Plan de centro de población estratégico de la polinuclear conformada por las localidades de Laguna de San Vicente, Pardo y Jesús María-Emiliano Zapata" y puede hallarse en Presidencia Municipal. «Plan Municipal y de Desarrollo Económico.» 2 de abril de 2013. *Información Obras Públicas*. p. 2. Recuperado el 2 de agosto de 2021. <http://www.transparenciamunicipalslp.gob.mx/Transparencia/Municipios/_VILLA%20DE%20REYES/Art%C3%ADculo%2020.%20fracc.%20I/ALUMBRADO%20PUBLICO/INFORMACION%20Obras%20Publicas.pdf>.

Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta imagen, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre "Localidades e Infraestructura para el Transporte" y puede hallarse en INEGI. «Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos. Villa de Reyes, San Luis Potosí.» 2009. *INEGI*. p. 4. Recuperado el 1 de agosto de 2021. <https://www.inegi.org.mx/contenidos/app/mexicocifras/datos_geograficos/24/24050.pdf>



Mapa 6. Concentración geográfica de las Zonas Industriales (automotrices) en los municipios de San Luis Potosí y de Villa de Reyes, San Luis Potosí





Mapa 8. Localización del Complejo de GMM y de las empresas proveedoras al interior del Parque Industrial Logistik

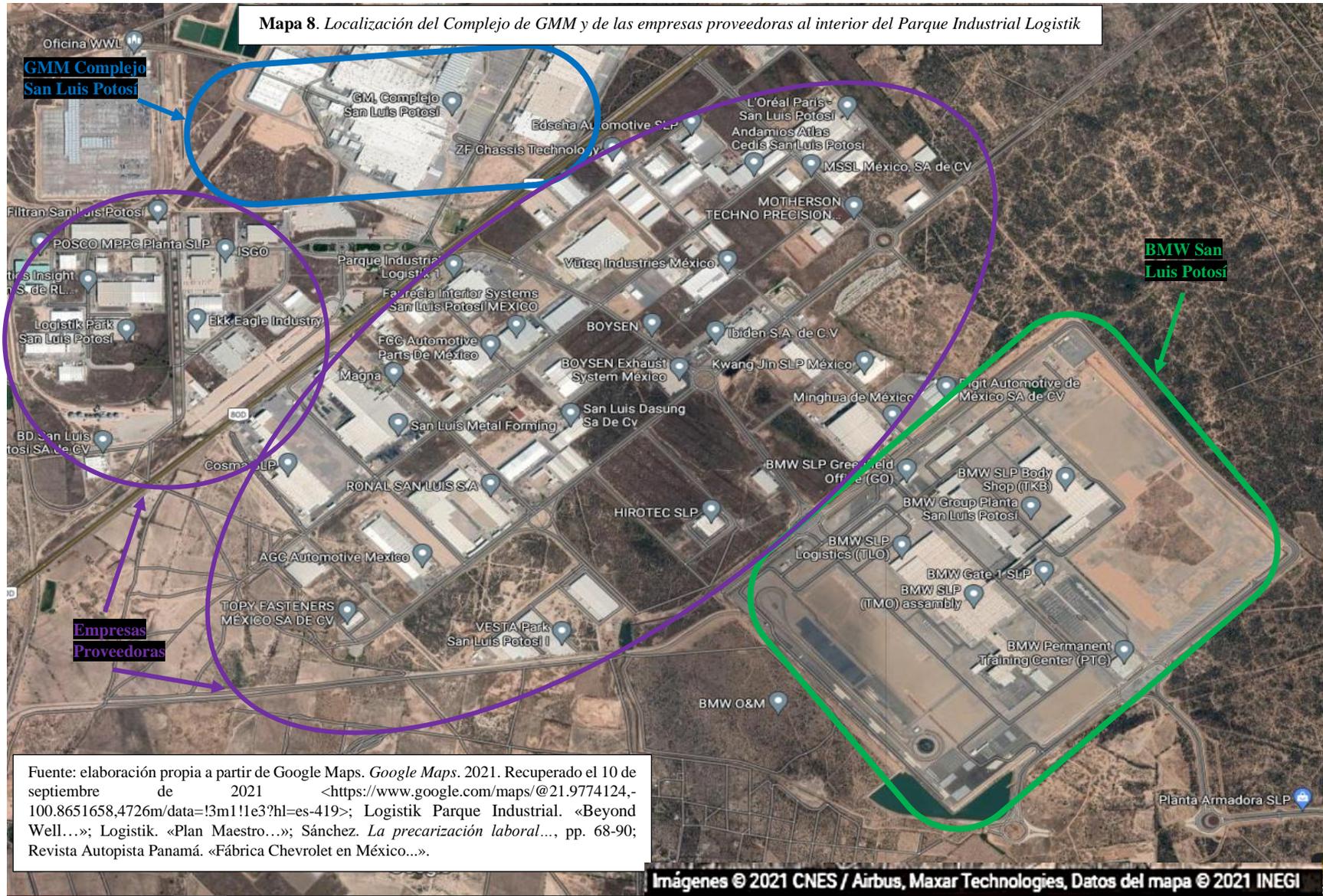


Imagen 5. Carretera 57 en San Luis Potosí, San Luis Potosí



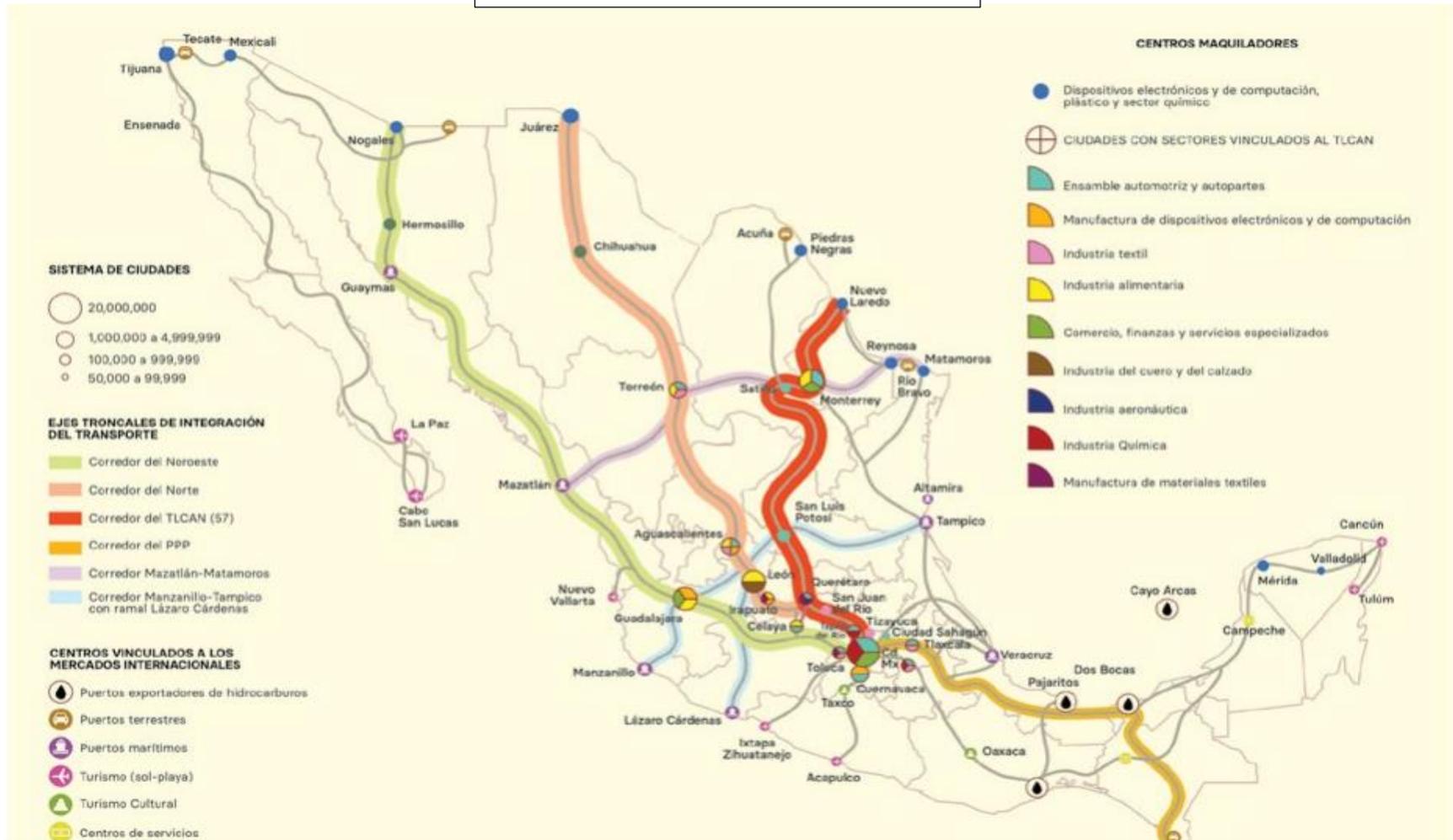
Fuente: elaboración propia el 16 de julio de 2021. Se agradece a Eder Solís por el retoque fotográfico.

Imagen 6. Vías del tren en San Luis Potosí, San Luis Potosí



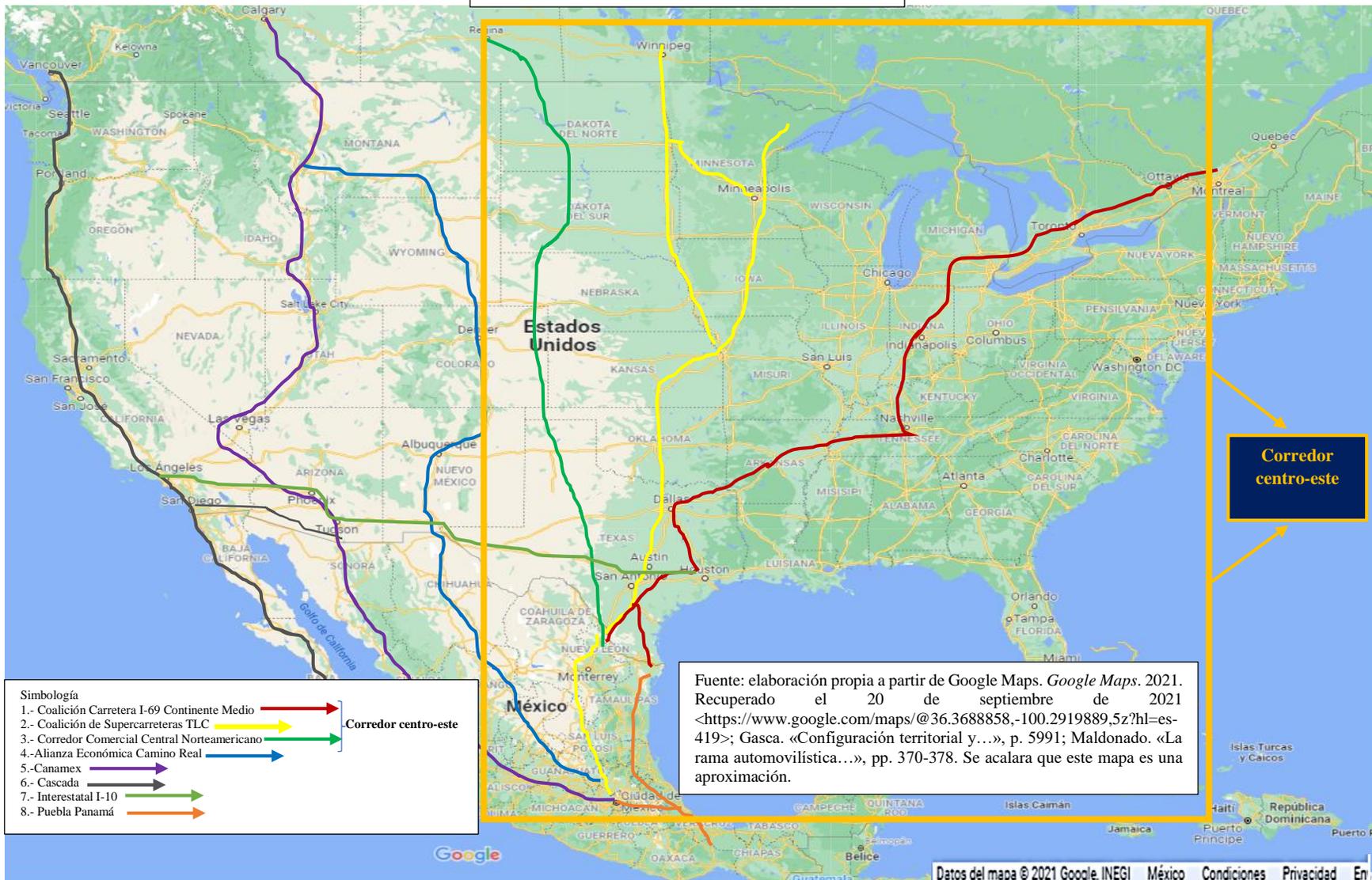
Fuente: elaboración propia el 11 de julio de 2021.

Imagen 7. Corredores asociados con el TLCAN en México

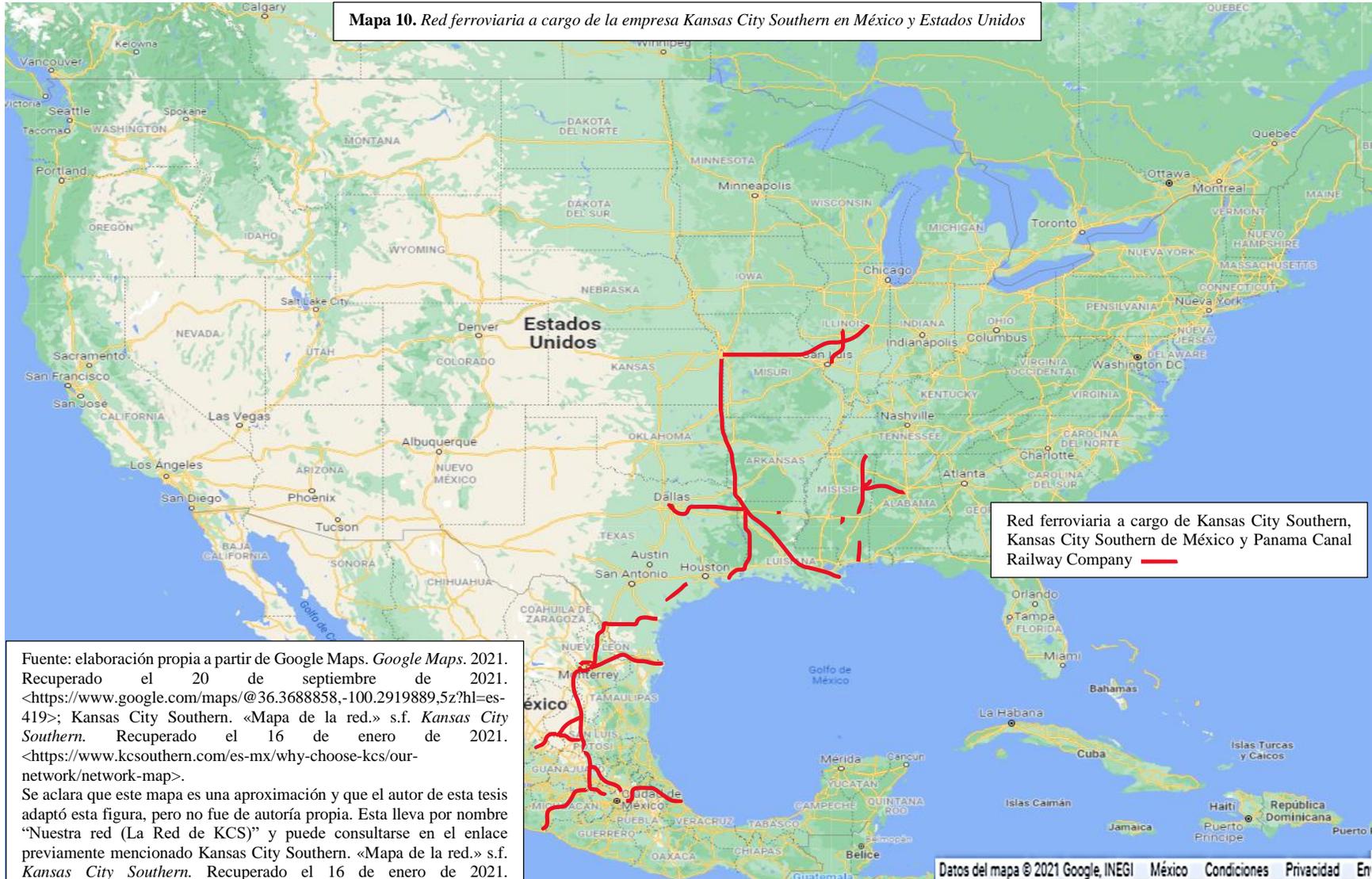


Fuente: se aclara que el autor de esta tesis adaptó esta imagen, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre "Figura 3. Reorganización económica espacial del TLCAN: ramas, ciudades y corredores principales" y puede hallarse en José Gasca Zamora. «Reconfiguración económica del territorio mexicano en la era del TLCAN.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, no. 22, (abril-junio 2020): p. 51. Recuperado el 11 de enero de 2022. <<http://let.iiec.unam.mx/node/3412>>.

Mapa 9. Corredores comerciales en América del Norte



Mapa 10. Red ferroviaria a cargo de la empresa Kansas City Southern en México y Estados Unidos



Fuente: elaboración propia a partir de Google Maps. *Google Maps*. 2021. Recuperado el 20 de septiembre de 2021. <<https://www.google.com/maps/@36.368858,-100.2919889,5z?hl=es-419>>; Kansas City Southern. «Mapa de la red.» s.f. *Kansas City Southern*. Recuperado el 16 de enero de 2021. <<https://www.kcsouthern.com/es-mx/why-choose-kcs/our-network/network-map>>.

Se aclara que este mapa es una aproximación y que el autor de esta tesis adaptó esta figura, pero no fue de autoría propia. Esta lleva por nombre “Nuestra red (La Red de KCS)” y puede consultarse en el enlace previamente mencionado Kansas City Southern. «Mapa de la red.» s.f. *Kansas City Southern*. Recuperado el 16 de enero de 2021. <<https://www.kcsouthern.com/es-mx/why-choose-kcs/our-network/network-map>>.

Apéndice 9. Asistencia a eventos relacionados con el objeto de estudio durante el desarrollo de la investigación

- Participación como asistente al Seminario Virtual cuyo tema fue “¿Cómo promover que el sindicato de mi empresa legitime su contrato colectivo de trabajo (CCT)?”. Este Seminario se efectuó de manera virtual el 19 de julio de 2021 y fue organizado por Partners of America, Red Nacional de Clusters de la Industria Automotriz, Industria Nacional de Autopartes, A.C., Fundación Panamericana para el Desarrollo, Cluster Automotriz de Guanajuato, A.C., Cluster Automotriz San Luis Potosí, A.C. y Cluster Automotriz Estado de México, A.C.
- Participación como asistente al Seminario Permanente de Coyuntura y Estructura Económica cuyo tema fue “La industria Automotriz en tiempos de T-MEC: empleo, salario y sindicatos”. Este Seminario se efectuó de manera virtual el 24 de septiembre de 2021 y fue organizado por la Facultad de Economía de la UNAM.
- Participación como asistente al Seminario Virtual cuyo tema fue “Mejores prácticas para la atención de los derechos laborales en la implementación de la reforma en el sector automotriz”. Este Seminario se efectuó de manera virtual el 28 de septiembre de 2021 y fue organizado por Partners of America, Red Nacional de Clusters de la Industria Automotriz, Industria Nacional de Autopartes, A.C., Fundación Panamericana para el Desarrollo, Cluster Automotriz de Guanajuato, A.C., Cluster Automotriz San Luis Potosí, A.C. y Cluster Automotriz Estado de México, A.C.
- Participación como asistente al XIX Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México. Este Congreso se efectuó de manera virtual del nueve al diez de noviembre de 2021 y fue organizado por la Industria Nacional de Autopartes, A.C. y Mexico Business Events.
- Participación como asistente al Seminario Virtual cuyo tema fue “Gestión del cumplimiento de la NOM-035-STPS-2018”. Este Seminario se efectuó de manera virtual el 11 de noviembre de 2021 y fue organizado por Partners of America, Red Nacional de Clusters de la Industria Automotriz, Industria Nacional de Autopartes, A.C., Fundación Panamericana para el Desarrollo, Cluster Automotriz de Guanajuato, A.C., Cluster Automotriz San Luis Potosí, A.C. y Cluster Automotriz Estado de México, A.C.

Fuentes de información consultadas

Referencias bibliográficas, hemerográficas y digitales:

- ACDelco Autopartes. «ACDelco en el tiempo.» s.f. *ACDelco Autopartes*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <<https://acdelco.mx/nuestra-historia>>.
- Acevedo Sánchez, Juan Manuel. *La Industria Automotriz y su impacto en la Industria Metal-Mecánica en el Municipio de San Luis Potosí (Tesis que para obtener el Título de Licenciado en Comercio Exterior)*. México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2008.
- Admin. «Más del 90% de los contratos colectivos son de protección patronal: JLCA.» 30 de octubre de 2018. *FAT México*. Recuperado el 20 de marzo de 2021. <<http://www.fatmexico.org.mx/analisis/mas-del-90-de-los-contratos-colectivos-son-de-proteccion-patronal-jlca/>>.
- . «Relación entre Core Tools e ISO/TS 16949.» 12 de noviembre de 2012. *SPCconsulting group*. Recuperado el 12 de marzo de 2021. <<https://spcgroup.com.mx/relacion-entre-core-tools-e-isots-16949/>>.
- Agencia Pro San Luis. «¿Por qué San Luis Potosí?» 2019. *Agencia Pro San Luis*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <https://agenciaproosanluis.com/?fbclid=IwAR26oWIKaDKvGyG2cvtRL1FvnXnlj4tgtYjrAIFuI-EUZ64Tdrufv8_Mv0>.
- . «Sector Industrial.» 2019. *Agencia Pro San Luis*. Recuperado el 3 de julio de 2021. <<https://agenciaproosanluis.com/industria/>>.
- Agencias. «Inauguran Cosma San Luis, la planta más moderna de Magna.» 6 de mayo de 2018. *GlobalMedia*. Recuperado el 4 de julio de 2021. <<https://www.globalmedia.mx/articulos/Inauguran-Cosma-San-Luis-la-planta-m%C3%A1s-moderna-de-Magna>>.
- Aguilar García, Francisco Javier. «El sindicalismo del sector automotriz 1960-1876.» *Cuadernos Políticos*, no. 16, (abril-junio 1978): pp. 44-64.
- . «Enseñanza de la huelga de 1980 en General Motors de México.» *Investigación Económica*, vol. 41. No. 161, (julio-septiembre 1982): pp. 59-77.
- Aguilar García, Francisco Javier. «Historia básica de la rama automotriz.» Aguilar García, Francisco Javier. *La Política Sindical en México: Industria del Automóvil*. México: Era, 1982. pp. 17-67.
- Al Volante. «GM ya produce Equinox en SLP; segundo semestre, se fabricará GMC Terrain.» 17 de abril de 2017. *Al Volante*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.alvolante.info/industria/gm-ya-produce-equinox-en-slp-segundo-semestre-se-fabricara-gmc-terrain/>>.
- Alejo Jaime, Antonio. «Make America Great Again: ¿expresión de un nativismo blanco contemporáneo?» *Revista CIDOB d'afers internacionals*, no. 19, (2018): pp. 185-207.

- Alianza Automotriz Redacción. «Centro de entrenamiento BMW.» 7 de noviembre de 2017. *Alianza Automotriz*. Recuperado el 25 de agosto de 2021. <<https://alianzaautomotriz.com/centro-de-entrenamiento-bmw/>>.
- Álvarez Medina, Lourdes y Jorge Carrillo. «Estrategias de la industria automotriz ante la crisis: relocalización de plantas y modelos de automóviles en 2007, 2011, 2013 y 2015.» Álvarez Medina, Lourdes y María Luisa González Marín (coords.). *Reestructuración productiva de la industria automotriz en la región del TLCAN (2008-2015)*. México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing, 2017. pp. 65-80.
- Álvarez Medina, Lourdes y Jorge Carrillo. «Reestructuración productiva de Estados Unidos después de la crisis económica de 2008.» Álvarez Medina, Lourdes, Jorge Carrillo y María Luisa González Marín (coords.). *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI. Reestructuración y Catching Up*. México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing, 2014. pp. 103-125.
- Álvarez Medina, María de Lourdes. «Estrategias de reestructuración productiva de los fabricantes de automóviles en la región del tlcan después de la crisis económica de 2008.» *XVIII Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática*. México: Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, Asociación Nacional de Facultades y Escuelas de Contaduría y Administración, 2013. 12 p.
- Álvarez Newman, Diego. «El toyotismo como sistema de flexibilización de la fuerza de trabajo. Una mirada desde la construcción de productividad en los sujetos trabajadores de la fábrica japonesa (1994-2005).» *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, Vol. XII. No. 2, (julio-diciembre 2012): pp. 181-201.
- Álvarez Pinto, Freddy Daniel. «Planeación estratégica de marketing.» *Perspectivas*, no. 20, (julio-diciembre 2007): pp. 67-104.
- Álvarez Saldaña, David. *Crítica de la teoría económica y política en México*. México: Ediciones El Caballito, 2011.
- Álvarez Saldaña, David. «Prólogo a la edición mexicana.» Marx, Carlos y Federico Engels. *La ideología alemana*. México: Ediciones El Caballito, 2013. pp. 7-26.
- AMIA, AMDA, ANPACT, INA. «Diálogo con la industria automotriz 2018-2024.» 2018. *Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C., Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y TractoCamiones A.C., Industria Nacional de Autopartes*. Recuperado el 26 de mayo de 2020. <<http://www.amia.com.mx/boletin/dlg20182024.pdf>>.
- AP. «GM amenaza con mudar producción de Equinox a México.» 12 de octubre de 2017. *El Economista*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.economista.com.mx/empresas/GM-amenaza-con-mudar-produccion-de-Equinox-a-Mexico-20171012-0100.html>>.
- Aranda, Daniela. «Faurecia expandirá una de sus plantas productivas en SLP.» 9 de febrero de 2021. *El Sol de San Luis*. Recuperado el 19 de agosto de 2021.

- <<https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/faurecia-expandira-una-de-sus-plantas-productivas-en-slp-6342528.html>>.
- . «Menos de 200 trabajadores fueron liquidados de GM, el resto se reubicaron: CTM.» 24 de octubre de 2019. *El Sol de San Luis*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/menos-de-200-trabajadores-fueron-liquidados-de-gm-el-resto-se-reubicaron-ctm-4356852.html>>.
- Archenti, Nélica. «Estudios de caso/s.» Marradi, Alberto, Nélica Archenti y Juan Ignacio Piovani. *Metodología de las ciencias sociales*. Argentina: Emecé Editores, 2007. pp. 237-246.
- Arenas Rosales, René, Karla Ericka Vera Sanjuán y Elizabeth Soto Bustos. «La caída del imperio automotriz estadounidense.» *Espacios Públicos*, vol. 13. No. 27, (2010): pp. 96-112.
- Armín Rodríguez, Celia. «Villa de Reyes, S.L.P. Monografías de los Municipios de México. San Luis Potosí.» s.f. *Coordinación Estatal para el Fortalecimiento Institucional de los Municipios*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fcefimslp.gob.mx%2Fmonografias_municipales%2F2012%2Fvilladereyes%2Ffiles%2Fvilla%2520de%2520reyes.12.pdf&cien=9100725&chunk=true>.
- Arteaga García, Arnulfo. *Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México*. México: Plaza y Valdés, UAM-I, 2003.
- Arteaga García, Arnulfo, Aurora Marcial Flores y Samuel Ortiz Velásquez. «El T-MEC y las perspectivas en México de la industria automotriz china.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 4, no. 18, (abril-junio 2019): pp. 17-21.
- Arteaga García, Arnulfo, Carlos Alberto Álvarez de la Rosa y Mateo Crossa Niel. «El Patrón de reproducción de capital exportador de especialización productiva y la industria automotriz en México.» Augusto Pinto, Geraldo, Sebastián Guevara y Arnulfo Arteaga García (organizadores). *La industria automotriz en América Latina: estudios de las relaciones entre trabajo, tecnología y desarrollo socioeconómico*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2020. pp. 128-159.
- Arteaga García, Arnulfo, Carlos Ramos Hernández y Rigoberto Reyes Sánchez. «Los sindicatos: ¿actores estratégicos frente a los nuevos retos de la industria automotriz en México?» Álvarez Medina, Lourdes, Jorge Carrillo y María Luisa González Marín (coords.). *El auge de la industria automotriz en el siglo XXI. Reestructuración y Catching Up*. México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing, 2014. pp. 247-262.
- Arteaga, L. «En estos estados se encuentran las armadoras de autos en México.» 3 de marzo de 2020. *AutoMéxico.com*. Recuperado el 8 de junio de 2021. <<https://automexico.com/industria/estados-se-encuentran-las-armadoras-de-autos-en-mexico-aid7408?fbclid=IwAR2Bm5BZq30X7B-o8Q9-JvxS0-jpqWW0HNTb7M9SQ9bYIGqozLDiHKY2ons>>.

- Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C. «Acerca de la AMPIP.» 2021. *Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C.* Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.ampip.org.mx/acerca-de-ampip#Quienessomos>>.
- . «Directorio de Socios.» 2021. *Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C.* Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.ampip.org.mx/directorio-de-socios>>.
- . «Parques Industriales en México.» 2021. *Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C.* Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.ampip.org.mx/parques-industriales-en-mexico#Queesunparqueindustrial>>.
- Austen, Ian. «'México es el problema': Trabajadores de General Motors en Canadá.» 19 de septiembre de 2017. *The New York Times*. Recuperado el 5 de abril de 2021. <<https://www.nytimes.com/es/2017/09/19/espanol/mexico-es-el-problema-protesta-trabajadores-de-general-motors-en-canada.html>>.
- Badillo Reguera, Jonatan y Carlos Antonio Roza Bernal. «México en la cadena global de valor de la industria automotriz.» *ECONOMÍAunam*, vol. 16. No. 48, (septiembre-diciembre 2019): pp. 121-145.
- Bakunin, Mijail. *Dios y el Estado*. Barcelona: Diario Público, 2009.
- Bancomext. «Zona de Libre Comercio (Foreign Trade Zone, FTZ).» 1 de agosto de 2014. *Gobierno de México*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.bancomext.com/glosario/zonas-de-libre-comercio-foreign-trade-zone-ftz>>.
- Bao Cruz, Sergio y Fernando Blanco Silva. «Modelos de formación de clústers industriales: revisión de las ideas que los sustentan.» *Revista Galega de Economía*, vol. 23. No. 2, (mayo-agosto 2014): pp. 179-198.
- Baricco, Alessandro. *The Game*. Barcelona: Anagrama, 2019.
- Barrera Franco, Adriana y Alejandro Pulido Morán. *La industria automotriz mexicana: situación actual, retos y oportunidades*. México: ProMéxico, 2016.
- Barrientos Viduarre, Juan. «El territorio como elemento político.» *Política*, no. 31, (junio 1993): pp. 13-25.
- Bauman, Zygmunt. *Extraños llamando a la puerta*. Diegoan, 2016.
- . *Retrotopía*. ePub: Titivillus, 2017.
- Bayón, María Cristina. *Sindicalismo en tiempos de globalización: limitaciones y desafíos de los sindicatos automotrices en México*. Septiembre de 1998. Recuperado el 2 de abril de 2020. <<https://www.yumpu.com/es/document/view/18166742/sindicatos-en-tiempos-de-globalizacion-limitaciones-y->>.
- BD. «Acerca de BD.» 2021. *BD*. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://legacy.bd.com/mexico/aboutus.asp>>.
- Bell, Daniel. *El advenimiento de la sociedad post-industrial*. España: Alianza Editorial, 1994.

- Benko, Georges y Alain Lipietz. «De las redes de distritos a los distritos de redes.» Benko, Georges y Alain Lipietz (eds.). *Las regiones que ganan. Distritos y Redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. España: Edicions Alfons El Magnanim, 1994. pp. 365-375.
- Benko, Georges y Alain Lipietz. «El nuevo debate regional.» Benko, Georges y Alain Lipietz (eds.). *Las regiones que ganan. Distritos y Redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. España: Edicions Alfons El Magnanim, 1994. pp. 19-39.
- Bensusán, Graciela. «Determinantes institucionales y organizacionales del salario en la industria automotriz de México.» García-Jiménez, Humberto, Jorge Carrillo y Graciela Bensusán (coords.). *Salarios en tiempos de libre comercio: ¿Ofrece la industria automotriz salarios dignos en México?* México: El Colegio de la Frontera Norte, 2021. pp. 37-66.
- Bloomberg. «GM trasladará producción de camioneta GMC de Canadá a México.» 9 de enero de 2017. *El Financiero*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/gm-trasladara-produccion-de-camioneta-gmc-de-canada-a-mexico>>.
- BMW Group. «Programa Dual en BMW - Escribe tu propia historia.» s.f. *BMW Group*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.bmwgroup.jobs/mx/es/opportunities/apprentice.html>>.
- Borda, Pablo, y otros. «Estrategia para el Análisis de Datos Cualitativos.» *Herramientas para la investigación Social Serie: Cuadernos de Métodos y Técnicas de la investigación social ¿Cómo se hace?*, no. 2, (abril 2017): 109 p.
- Borderless. «Quiénes somos.» 2021. *Borderless*. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<http://www.borderless.com.mx/index.php/es/quienes-somos>>.
- Boym, Svetlana. *The future of nostalgia*. New York: Basic Books, 2001.
- Braudel, Fernand. «La larga duración.» Braudel, Fernand. *La historia y las ciencias sociales*. España: Alianza Editorial, 1970. pp. 60-106.
- Buendía Rice, Edgar Alejandro. «El papel de la Ventaja Competitiva en el desarrollo económico de los países.» *Análisis Económico*, vol. XXVIII. No. 69, (septiembre-diciembre 2013): pp. 55-78.
- Bureau, Marcos. «Pese a los embates de Trump, México escala lugares en la producción automotriz mundial.» 14 de marzo de 2018. *Motorpasión*. Recuperado el 18 de marzo de 2021. <<https://www.motorpasion.com.mx/industria/pese-a-los-embates-de-trump-mexico-escala-lugares-en-la-produccion-automotriz-mundial#:~:text=Dicho%20en%20otras%20palabras%2C%20M%C3%A9xico,ensambl%C3%B3%204%20millones%20114%2C913%20unidades.>>.
- . «Visitamos la fábrica de GM en San Luis Potosí: así dio inicio la fabricación del Chevrolet Onix.» 20 de diciembre de 2019. *Motorpasión México*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.motorpasion.com.mx/industria/inicia-produccion-chevrolet-onix-planta-gm-san-luis-potosi>>.

- Business Guide. «Ventajas para invertir en San Luis Potosí.» 2017. *Business Guide*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fwww.sdeslp.gob.mx%2Festudios%2FIntegracion%2520Global.pdf&cLen=3197080&chunk=true>.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. «Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.» Última reforma del 22 de enero de 2020. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 31 de octubre de 2020. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153_220120.pdf>.
- . «Ley Orgánica del Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral.» 6 de enero de 2020. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LOFCRL_060120.pdf>.
- CamBioTec. «Análisis de competitividad del sector Automotriz en el Estado de México.» 1 de enero de 2018. *CamBioTec*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <http://comecyt.edomex.gob.mx/media/filer_public/9b/b1/9bb11d63-7bb9-47ea-a7ff-598baae9cf4b/competitividad_sector_automotriz.pdf>.
- Canales Ramírez, Gregorio Manuel, y otros. «La Industria Automotriz en México y El Desarrollo de Proveedores Nacionales.» *Latindex*, (2019): pp. 528-537.
- Cantera, Sara. «GM cierra 2017 con mayor volumen de exportación.» 9 de enero de 2018. *El Universal Querétaro*. Recuperado el 3 de julio de 2021. <<https://www.eluniversalqueretaro.mx/cartera/09-01-2018/gm-cierra-2017-con-mayor-volumen-de-exportacion>>.
- Carbajal Suárez, Yolanda. *Evolución, condiciones actuales y retos del sector automotriz en México y en el Estado de México*. México: Universidad Autónoma del Estado de México, 2015.
- Carbajal Suárez, Yolanda y Margarito Carbajal Suárez. «La industria automotriz en México. El impacto de la pandemia por el COVID-19.» *Economía Actual*, año 13, no. 4, (octubre-diciembre 2020): pp. 33-37.
- Carbajal Suárez, Yolanda, Leobardo de Jesús Almonte y Pablo Mejía Reyes. «La manufactura y la industria automotriz en cuatro regiones de México. Un análisis de su dinámica de crecimiento, 1980-2014.» *Economía: Teoría y práctica*, no. 45, (julio-diciembre 2016): pp. 39-66.
- Carrasco, Patricia. «Más del 90% de los contratos colectivos en México son de protección.» 26 de agosto de 2020. *La Prensa*. Recuperado el 20 de marzo de 2021. <<https://www.la-prensa.com.mx/mexico/mas-del-90-de-los-contratos-colectivos-en-mexico-son-de-proteccion-5674231.html>>.
- Carrillo, Jorge. «El boom de la Industria Automotriz en México. Oportunidades y desafíos frente a las cadenas de valor global.» Sandoval Godoy, Sergio A. y Alex Covarrubias Valdenebro (coords.). *Rumbo al auto del futuro. Innovación, sistemas de calidad y*

- trabajo en la industria automotriz de México*. México: El Colegio de Sonora, CIAD, Clave Editorial, AM Editores, ITIAM, 2017. pp. 59-77.
- . «Tecnologías disruptivas en la industria automotriz.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 4, no. 18, (abril-junio 2019): pp. 13-16.
- Cast Aval, Javier. «Salarios de la industria automotriz: ejemplo de desigualdad salarial.» 30 de marzo de 2017. *La Izquierda Diario*. Recuperado el 8 de junio de 2021. <<https://www.laizquierdadiario.mx/Salarios-de-la-industria-automotriz-ejemplo-de-desigualdad-salarial>>.
- Castillo Fernández, Dídimo. «¿Estados Unidos contra la globalización? La reindustrialización y relocalización del trabajo “deslocalizado”.» Merino, Gabriel Esteban, y otros. *Estados Unidos contra el mundo: Trump y la nueva geopolítica*. Argentina: CLACSO, 2018. pp. 43-64.
- Century 21 México. «Acerca de Century 21.» s.f. *Century 21 México*. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://century21mexico.com/acercade>>.
- Chevrolet. «OnStar.» s.f. *Chevrolet*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.chevrolet.com.mx/onstar>>.
- Cisneros Puebla, César A., Vanessa Jara Labarthe y Belén Ballesteros Velázquez. «Produciendo datos en Twitter: posibilidades y límites del análisis con software de computación cualitativa. Un ejemplo a partir del caso de "La Manada".» Santoveña Casal, Sonia María (coord.). *Enredados en el mundo digital: sociedad y redes sociales*. España: UNED, 2018. pp. 87-116.
- Cisneros Puebla, César. «Análisis cualitativo asistido por computadora.» *Sociologías*, vol. 5. No. 9, (enero-junio 2003): pp. 286-313.
- Clúster Automotriz San Luis Potosí A.C. «Clúster Automotriz San Luis Potosí.» s.f. *Linkedin*. Recuperado el 4 de agosto de 2021. <<https://www.linkedin.com/company/cluster-automotriz-slp/about/>>.
- . «Nosotros.» s.f. *Clúster Automotriz San Luis Potosí A.C.* Recuperado el 27 de julio de 2021. <<https://www.clusterautomotrizslp.com/nosotros/>>.
- Cluster Industrial. «Inauguran planta de Digit Automotive en SLP con inversión de 40 MDD.» 11 de noviembre de 2019. *Cluster Industrial*. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.clusterindustrial.com.mx/noticia/1866/inauguran-planta-de-digit-automotive-en-slp-con-inversion-de-40-mdd>>.
- Clúster Logístico de San Luis Potosí A.C. «Nosotros.» 2018. *Clúster Logístico de San Luis Potosí A.C.* Recuperado el 1 de julio de 2021. <<http://sanluispotosilogistico.com/nosotros/>>.
- CNNExpansión. «GM pone el ejemplo en San Luis Potosí.» 26 de julio de 2008. *CNNExpansión*. Recuperado el 10 de agosto de 2019. <<https://expansion.mx/negocios/2008/07/26/punta-de-lanza>>.
- . «México sube al sexto lugar mundial en producción de vehículos.» 17 de abril de 2019. *CNNExpansión*. Recuperado el 23 de julio de 2019.

- <<https://expansion.mx/empresas/2019/04/17/mexico-ocupa-el-sexto-lugar-en-produccion-de-vehiculos>>.
- Coller, Xavier. *Estudio de Casos*. España: Cuadernos Metodológicos, 2006.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. «La industria automotriz de México: un caso de éxito bajo tensión.» Comisión Económica para América Latina y el Caribe. *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe*. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2017. pp. 162-199.
- CompuTrabajo. «AAA Sales & Engineering.» 2021. *CompuTrabajo*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.computrabajo.com.mx/empresas/acerca-de-gesam-service-D5875AC3884E6F9B>>.
- CONCANACO. «México es el 4º exportador mundial de productos automotrices.» 13 de septiembre de 2018. *Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo*. Recuperado el 23 de julio de 2019. <<https://www.concanaco.com.mx/mexico-es-el-4o-exportador-mundial-de-productos-automotrices/>>.
- Consejo Nacional de la Política de Desarrollo Social. *Informe de pobreza y evaluación 2020*. San Luis Potosí. México: CONEVAL, 2020.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. «Artículo 123.» Última reforma del 8 de mayo de 2020. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 31 de octubre de 2020. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_080520.pdf>.
- . «Artículo 80.» Última reforma del 8 de mayo de 2020. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 31 de octubre de 2020. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_080520.pdf>.
- . «Artículo 89.» Última reforma del 8 de mayo de 2020. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 31 de octubre de 2020. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_080520.pdf>.
- . *Diario Oficial de la Federación*. Última reforma del 5 de mayo de 2020. 23 de diciembre de 2020. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/562405/CPEUM_08-05-2020.pdf>.
- Consulta de Contrato Colectivo. *Registro expediente CC-1004-2006-XII*. 22 de marzo de 2006. Recuperado el 16 de septiembre de 2021. <[http://187.188.246.37/sriatrabajo2.nsf/17649442c1f2a518862574040072db12/c11f09fc106eac72862575620057b9ae/\\$FILE/documento.pdf](http://187.188.246.37/sriatrabajo2.nsf/17649442c1f2a518862574040072db12/c11f09fc106eac72862575620057b9ae/$FILE/documento.pdf)>.
- Consulta de Contratos Colectivos. *Expediente CC-1004-2006-XII*. Fecha de presentación el 9 de marzo de 2006. Recuperado el 16 de septiembre de 2021. <<http://visorcontratos.stps.gob.mx/visoralfresco/resultados.php?exp=CC-1004-2006-XII&url=&actuacion=>>>.
- Contreras Juárez, Sergio Iván, y otros. *El impacto fiscal del impuesto empresarial a tasa única en una persona moral del régimen general de ley, dedicada a la compra venta*

- de autos (informe final que para obtener el título de Contador Público)*. México: IPN, Unidad Tepepan, 2009.
- Contreras, Oscar, Luis Roberto Schnierle y Vicente Solís Granados. «Reestructuración y trabajo en la industria automotriz.» Garza Toledo, Enrique de la y Carlos Salas Páes (coords.). *La situación del trabajo en México, 2006*. México: UAM, IET, Plaza y Valdés, 2006. pp. 255-276.
- Corredor Martínez, Consuelo. «Apuntes metodológicos para el estudio del estado capitalista.» *Cuadernos Económicos*, vol. 8. No. 11, (1987): pp. 183-210.
- Costas, Javier. «El Gobierno de EEUU ordenó acabar con Pontiac.» 29 de octubre de 2013. *Motorpasion*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.motorpasion.com/industria/el-gobierno-de-eeuu-ordeno-acabar-con-pontiac>>.
- Covarrubias, Alex. «La geografía del auto en México. ¿Cuál es el rol de las instituciones locales?» *Estudios Sociales*, vol. 27. No. 49, (2017): pp. 211-241.
- . «La ventaja competitiva de México en el TLCAN: un caso de dumping social visto desde la industria automotriz.» *Norteamérica*, año 14, no. 1, (enero-junio de 2019): pp. 89-118.
- . «The Mexican Auto Industry: From Crisis to Greater Region-centric Influence.» *Norteamérica*, vol, 6. No. 2, (julio-diciembre 2011): pp. 115-155.
- Covarrubias, Alex y Alfonso Bouzas Ortiz. «Empleo y políticas sindicales en la industria automotriz de México.» *Friedrich Ebert Stiftung, Representación en México*, no. 7, (septiembre 2016): pp. 3-20.
- Cruz Cervantes, Fermín Alí. «Estado, gobierno y administración pública en la globalización.» *Casa del Tiempo*, (abril 2003): pp. 53-59.
- D&B Business Directory. «Standard Electric Wire & Cable México, S. de R.L. de C.V.» 2021. *Dun&Bradstreet*. Recuperado el 12 de agosto de 2021. <https://www.dnb.com/business-directory/company-profiles.standard_electric_wire__cable_m%C3%A9xico_s_de_rl_de_cv.52269891e672e004d36963ba8ea140b4.html>.
- DataMéxico Beta México. «Evolución salario promedio mensual en México.» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://staging.datamexico.org/es/profile/geo/mexico#empleo-evolucion-poblacion-ocupada>>.
- DataMéxico Beta San Luis Potosí. «Distribución de personas según condición de pobreza en 2010-2015 (Indicadores de pobreza y carencias sociales en San Luis Potosí).» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-sl#equidad-pobreza>>.
- . «Distribución fuerza laboral total por ocupaciones en San Luis Potosí (coloreado por variación de salario promedio entre 2021-T1 y 2021-T1).» s.f. *DataMéxico Beta*.

- Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-sl#empleo-ocupaciones>>.
- . «Evolución salario promedio mensual en San Luis Potosí.» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://staging.datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-sl#empleo-evolucion-poblacion-ocupada>>.
- . «Niveles de escolaridad de la población de 15 años y más en San Luis Potosí (distribución de la población total).» s.f. *DataMéxico Beta*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi-sl#schooling-levels>>.
- Dateas. «Vehicle Components Caparo de México S. de R.L. de C.V. - Sociedades Mexicanas con Inversión Extranjera.» 2021. *Dateas*. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.dateas.com/fr/explore/sociedades-mexicanas-inversion-extranjera/vehicle-components-caparo-de-mexico-s-de-rl-de-cv-40117>>.
- Dávalos, Elisa. «Cadenas globales de valor y desempeño de las filiales automotrices de Estados Unidos en México (2009-2015).» Maya, Claudia y Enriqueta Serrano (coords.) Vol. XII. Cadena Roa, Jorge y Aguilar Robledo. *México en la globalización: inserción actual y retos estratégicos. Las ciencias sociales y la agenda nacional. Reflexiones y propuestas desde las Ciencias Sociales*. Vol. XII. Cadena Roa, Jorge, Aguilar Robledo, Miguel; Vázquez Salguero, David Eduardo (coords.), México: COMECOSO, 2018. pp. 225-247.
- . «La industria automotriz en América del Norte después de la crisis financiera del 2008: efectos en Canadá.» *Ola Financiera*, no. 26, (enero-abril 2017): pp. 116-135.
- Davara Rodríguez, Fernando. «Planificación estratégica e inteligencia económica: herramientas de gestión del cambio.» *Cuadernos de estrategia*, no. 174, (2015): pp. 189-229.
- Daville Landero, Selva L. «Relocalización de la Industria Automotriz en la frontera norte de México, TLCAN e integración regional, 1993-2008.» *Aldea Mundo*, vol. 19. No. 38, (julio-diciembre 2014): pp. 35-51.
- Deloitte Legal. «Inicia nuevo modelo laboral con la apertura del Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral.» 19 de noviembre de 2020. *Deloitte Legal*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www2.deloitte.com/mx/es/pages/legal/articles/apertura-del-centro-federal-de-conciliacion-y-registro-laboral.html>>.
- Deloitte. «Perspectiva Industrial. Industria Automotriz.» junio de 2020. *Deloitte*. Recuperado el 15 de septiembre de 2021. <<chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww2.deloitte.com%2Fcontent%2Fdam%2FDeloitte%2Fmx%2FDocuments%2Ffinance%2F2020%2FPerspectiva-Industria-Automotriz-DEconosignal.pdf&cLen=2599501&chunk=true>>.

- Diario Oficial de la Federación. *Ley Federal del Trabajo*. 23 de abril de 2021. Recuperado el 22 de septiembre de 2021. <<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo9059.pdf>>.
- Dicken, Peter. «Tangled webs: unravelling complexity in the global economy.» Dicken, Peter. *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. Estados Unidos de América: The Guilford Press, 2011. pp. 51-74.
- Dicken, Peter. «The State Really Does Matter.» Dicken, Peter. *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. Estados Unidos de América: The Guilford Press, 2011. pp. 169-220.
- Dicken, Peter. «The uneasy relationship between TNCs and States: dynamics of conflict and collaboration.» Dicken, Peter. *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. Estados Unidos de América: The Guilford Press, 2011. pp. 221-239.
- Dicken, Peter. «Transnational Corporations: The Primary ‘Movers and Shapers’ of the Global Economy.» Dicken, Peter. *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. Estados Unidos de América: The Guilford Press, 2011. pp. 109-168.
- Dicken, Peter. «Wheels of change: the automobile industry.» Dicken, Peter. *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. Estados Unidos de América: The Guilford Press, 2011. pp. 332-366.
- Digital Post. «¿Qué es el «Cuarto de Junto» y por qué todo el mundo quiere estar ahí?» s.f. *Digital Post*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://digitallpost.com.mx/noticias/noticias-nacionales/que-es-el-cuarto-de-junto-y-por-que-todo-el-mundo-quiere-estar-ahi/>>.
- Dirección de Comunicación Social Oficialía Mayor. «Manual de Organización del H. Ayuntamiento de Villa de Reyes Administración 2012-2015.» julio de 2013. *H. Ayuntamiento de Villa de Reyes*. Recuperado el 25 de agosto de 2021. <http://www.transparenciamunicipalsp.gob.mx/Transparencia/Municipios//_VILLA%20DE%20REYES/Art%C3%ADculo%2019.%20fracc.%20II/FUNCIONES/FUNCIONES.pdf>.
- Dirección General de Desarrollo y Promoción Industrial. «Directorio de empresas que operan en Zonas y Parques industriales de San Luis Potosí.» agosto de 2012. *Gobierno del Estado de San Luis Potosí*. Recuperado el 12 de agosto de 2021. <<https://www.yumpu.com/es/document/read/14694429/directorio-de-empresas-que-operan-en-zonas-y-parques-industriales->>.
- Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Cygnus Stamping, S.A. de C.V. (Cygnus Stamping).» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/8858>>.
- . «Digit Automotive de México, S.A. de C.V. [EVA Precisión Industrial Holdings Co., Ltd. (EVA Group).» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado

- el 15 de octubre de 2021.
<<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/9456>>.
- «Edscha Automotive SLP, S.A.P.I de C.V. [Edscha Holding GmbH/Gestamp Automoción, S.L.]» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021.
<<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/6329>>.
- «Fronius de México, S.A. de C.V. (Fronius México, S.A. de C.V.)» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 15 de octubre de 2021.
<<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/9194>>.
- «JNM de México SLP, S.A. de C.V. (JNM San Luis Potosí) [JNM Tool & Manufacture Inc.]» Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 20 de agosto de 2021.
<<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/12268>>.
- «Limpieza y Reciclados del Bajío, S.A. de C.V. (LYRBA)» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021.
<<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/320>>.
- «Martinrea Automotive Structures, S. de R.L. de C.V. Villa de Reyes (Martinrea San Luis Potosí) [Martinrea International, Inc.]» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 20 de agosto de 2021.
<<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/8152>>.
- «Minghua de México, S.A. de C.V. [Jiangnan Mould & Plastic Technology Co., Ltd. (JNMPT)]» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021.
<<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/6330>>.
- «MSSI, S.A. de C.V. [Motherson Sumi Systems Limited, S.A. de C.V. [Motherson Sumi Systems Limited, S.A. de C.V. [Motherson Sumi Systems, Ltd./Samvardhana Motherson Group (SMG)]]» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 20 de agosto de 2021.
<<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/2450>>.
- «NYX México Plastics, S. de R.L. de C.V.» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021.
<<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/11008>>.
- «San Luis Metal Forming, S.A. de C.V. San Luis Plant [Cosma International/Magna International]» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 20 de agosto de 2021.
<<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/2358>>.
- «Surtec & Suzuki Technology Mexicana, S.A. de C.V. (SSM) [Surtec Kariya Co., Ltd.]» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/8826>>.

- . «ZF Chassis Technology, S.A. de C.V. San Luis Potosí (ZF Chassis Technology San Luis Potosí) [ZF Friedrichshafen AG (ZF Group)].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/9386>>.
- Directorio Automotriz. Enlazando Negocios. «Cosma San Luis, S.A. de C.V. (Magna Cosma) [Cosma International/Magna International].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/7203>>.
- . «Hirotec, S.A. de C.V. Planta San Luis Potosí [Hirotec Corporation/Hirotec Group].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/7835>>.
- . «Motherson Techno Precision México, S.A. de C.V. (MTPMEX) [Motherson Techno Precision GmbH (MTPG)/Samvardhana Motherson Group (SMG)].» 2018. *Directorio Automotriz. Enlazando Negocios*. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioautomotriz.com.mx/listing/search/details/9499>>.
- Directorio Empresarial México. «DHL Metropolitan Logistics México, S.A. DE C.V.» 2021. *Directorio Empresarial México*. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.directorioempresarialmexico.asesorensistemas.mx/empresa/0006274704/DHL-METROPOLITAN-LOGISTICS-M%C3%89XICO,-S.A.-DE-C.V./>>>.
- . «VYNMSA Construcción y Desarrollo.» 2020. *Directorio Empresarial México*. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.directorioempresarialmexico.asesorensistemas.mx/empresa/0009091208/VYNMSA-CONSTRUCCION-Y-DESARROLLO/>>>.
- Durazo Bringas, María Guadalupe. *Factores que contribuyen a la competitividad de las PyMEs del sector automotriz en el estado de Sonora (Tesis que para obtener el grado de Doctora en Filosofía con especialidad en Administración)*. México: Universidad Autónoma de Nuevo León, 2018.
- Dussel Peters, Enrique. «Las importaciones de la Cadena Autopartes-Automotriz de Estados Unidos de América. Principales condiciones y características (1990-2012).» Álvarez Medina, Lourdes, Jorge Carrillo y María Luisa González Marín (coords.). *El auge de la industria automotriz en el siglo XXI. Reestructuración y Catching Up*. México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing, 2014. pp. 126-139.
- Dussel Peters, Enrique, y otros. «La renegociación del TLCAN. Efectos arancelarios y el caso de la cadena del calzado.» *Investigación económica*, vol. LXXVII. No. 303, (marzo 2018): pp. 3-78.
- Economicón. «Tipo de cambio dólar peso promedio anual 2019, serie de 1954 a 2019.» 7 de enero de 2020. *Economicón*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://economicon.mx/2020/01/07/tipo-de-cambio-dolar-peso-promedio-anual-2019-serie-de-1954-a-2019/>>>.

- Editor Web. «Inicia GM producción de la Equinox en SLP.» 10 de abril de 2017. *Automotive Supply News*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.automotivesupplynews.com.mx/2017/04/10/inicia-gm-produccion-de-la-equinox-en-slp/>>.
- EFE. «EEUU vende las últimas acciones que tenía de General Motors tras el rescate del 2009.» 10 de diciembre de 2019. *Expansión.com*. Recuperado el 21 de septiembre de 2021. <<https://www.expansion.com/2013/12/10/empresas/industria/1386646547.html>>.
- EFEUSA. «GM confirma a sindicato canadiense el cierre de la planta de Oshawa.» 8 de enero de 2019. *Agencia EFE*. Recuperado el 2 de junio de 2021. <<https://www.efe.com/efe/usa/patrocinada/gm-confirma-a-sindicato-canadiense-el-cierre-de-la-planta-oshawa/50000205-3861382>>.
- Enzensberg, Hans Magnus. *El corto verano de la anarquía. Vida y muerte de Durruti*. Barcelona: Editorial Anagrama, 2016.
- El País. «General Motors anuncia el fin de Pontiac y la reducción de su producción.» 27 de abril de 2009. *El País*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <https://elpais.com/economia/2009/04/27/actualidad/1240817580_850215.html>.
- . «GM anuncia el cierre de Hummer.» 24 de febrero de 2010. *El País*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <https://elpais.com/economia/2010/02/24/actualidad/1267000385_850215.html>.
- El Universal. «Producción de GM en SLP aumentó dinamismo de sus exportaciones en 2017.» 09 de enero de 2019. *Pulso Diario de San Luis Potosí*. Recuperado el 4 de junio de 2021. <<https://pulsoslp.com.mx/valores/produccion-de-gm-en-slp-aumento-dinamismo-de-sus-exportaciones-en-2017/767604>>.
- Elias, Norbert. *Sobre el tiempo*. España: FCE, 1989.
- Encinas Nájera, Alejandro, y otros. *Legitimación de Contratos Colectivos de Trabajo: la llave de acceso al nuevo modelo laboral (guía de acción)*. México: Gobierno de México. Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Febrero de 2021.
- Equipo Roma (Arteaga García, Arnulfo; Bracamonte Sierra, Álvaro; Camacho Sandoval, Fernando; Carrillo, Jorge; González Herrera, Gerardo; Micheli Thirió, Jordy). «El auto del futuro y el futuro de México.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 4, no. 18, (abril-junio 2019): pp. 8-12.
- Escandón García, Jorge. *Análisis de la evolución de la industria automotriz mexicana y su incidencia en la productividad y el empleo (Ensayo que para obtener el Título de Licenciado en Economía)*. México: UNAM, 2012.
- Esparza, Martín. «La reforma laboral y las tareas por venir.» 15 de julio de 2019. *Contralínea*. Recuperado el 20 de marzo de 2021. <<https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2019/07/15/la-reforma-laboral-y-las-tareas-por-venir/>>.

- Expansión. «¡Se acabó! Los trabajadores de General Motors terminan con 50 días de huelga.» 25 de octubre de 2019. *Expansión*. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://expansion.mx/empresas/2019/10/25/se-acabo-los-trabajadores-de-general-motors-terminan-con-50-dias-de-huelga>>.
- . «Conversión de peso mexicano a dólar.» 12 de septiembre de 2021. *Expansión*. Recuperado el 12 de septiembre de 2021. <<https://www.expansion.com/ahorro/conversor-divisas/pesomexicano-dolar>>.
- . «El T-MEC no es 100% beneficioso para México: Moisés Kalach.» 26 de octubre de 2018. *YouTube*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www.youtube.com/watch?v=6M0pZ5dhN-s>>.
- Facebook. «Filtran San Luis Potosí.» s.f. *Facebook*. Recuperado el 19 de agosto de 2021. <<https://www.facebook.com/Filtran-San-Luis-Potos%C3%AD-310443756189895/>>.
- . «Martinrea planta San Luis Potosí.» s.f. *Facebook*. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <https://www.facebook.com/Martinrea-planta-san-Luis-potosi-125135394760211/?ref=page_internal>.
- . «MSSL.» s.f. *Facebook*. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.facebook.com/MSSL.SLP/>>.
- . «Taesung México.» s.f. *Facebook*. Recuperado el 13 de agosto de 2021. <<https://www.facebook.com/Taesung-M%C3%A9xico-2803457083211986/>>.
- Fiesco Ortiz, Karina Montserrat. *Evaluación de comportamientos de Liderazgo para la administración de Talento en General Motors (Tesis que para obtener el grado de Maestra en Dirección del Capital Humano)*. México: Universidad Panamericana, 2013.
- Flyvbjerg, Bent. «Cinco equívocos sobre la investigación basada en estudios de caso.» *Estudios Sociológicos*, vol. 23. No. 68, (2005): pp. 561-590.
- Forbes Staff. «El verdadero plan de rescate de General Motors.» 27 de enero de 2014. *Forbes*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.forbes.com.mx/el-verdadero-plan-de-rescate-de-general-motors/>>.
- Franquicia.net. «Franquicia Century 21.» s.f. *Franquicia.net*. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://www.franquicia.net/franquicias-de-inmobiliarias/743-century-21/view-details>>.
- Frontier Industrial & Logistics Real Estate. «Alianza Centro Bajío-Occidente: desarrollo regional para fortalecer al país.» 17 de octubre de 2019. *Frontier Industrial & Logistics Real Estate*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://blog.frontierindustrial.mx/centro-bajio-occidente-alianza-regional-desarrollo-nacional>>.
- . «San Luis Potosí: hub logístico clave con el T-MEC.» 21 de agosto de 2020. *Frontier Industrial & Logistics Real Estate*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://blog.frontierindustrial.mx/san-luis-potosi-hub-logistico-t-mec>>.

- Gairín, Joaquín, Figuera, Pilar y Xavier Triadó (coords.). *L'abandonament dels estudiants a les universitats catalanes*. España: Agència de Qualitat Universitària, 2010.
- Gama Ramírez, José de Jesús. «San Luis Potosí 1997: el engaño de la segunda vuelta.» s.f. *Centro de Estudios Históricos de San Luis Potosí*. pp. 195-206. Recuperado el 24 de agosto de 2021. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fdcsh.izt.uam.mx%2Fcen_doc%2Fcede%2FAnuario_Elecciones_Partidos_Politic os%2520%2F1997_div%2F1997%2520div%2F1997p.180-191.pdf&cLen=8606714&chunk=true>.
- . «San Luis Potosí: las elecciones en 1994.» 1994. *Centro de Investigaciones Históricas de San Luis Potosí, A.C.* pp. 273-284. Recuperado el 24 de agosto de 2021. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fdcsh.izt.uam.mx%2Fcen_doc%2Fcede%2FAnuario_Elecciones_Partidos_Politic os%2520%2F1994_div%2FSan%2520Luis%2520Potos%25C3%25AD%25201994.pdf&cLen=126399&chunk=true>.
- Gamboa Ojeda, Leticia. «Fernand Braudel y los tiempos de la Historia.» *Sotavento*, vol. 1. No. 2, (verano de 1997): pp. 33-45.
- García Echeverría, Andrea K. «Historia de la industria automotriz en México y sus modelos productivos de 1925 a 2008.» *El Semestre de las Especializaciones*, vol. I. No. 2, (enero 2020): pp. 262-299.
- García Garnica, Alejandro y Arturo Lara Rivero. «Cambio Tecnológico y Aprendizaje laboral en GM: Los casos de Silao y D.F.» Juárez Nuñez, Huberto y Steve Babson (coords.). *Enfrentando el cambio: Obreros del automóvil y producción esbelta en América del Norte*. México: Universidad Autónoma de Puebla, Wayne State University, Labor Studies Center, 1998. pp. 207-222.
- García Guilianny, Jesús, y otros. «Proceso de planificación estratégica: Etapas ejecutadas en pequeñas y medianas empresas para optimizar la competitividad.» *Espacios*, vol. 38. No. 52, (2017): 14 p.
- García Martínez, Moisés Braulio; Solleiro Rebolledo, José Luis; Castañón Ibarra, Rosario; Salinas Santano, Carlos Maynor; Guillén Valencia, Ángel David; Hernández Chávez, Sandra Berenice; Martínez Salvador, Laura Elena, y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Logístico*. México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP), 2020.
- García Martínez, Moisés Braulio; Solleiro Rebolledo, José Luis; Castañón Ibarra, Rosario; Salinas Santano, Carlos Maynor; Guillén Valencia, Ángel David; Hernández Chávez, Sandra Berenice; Martínez Salvador, Laura Elena, y otros. *Estudios sobre las capacidades científico-tecnológicas y de innovación de las regiones Altiplano, Centro, Media y Huasteca de San Luis Potosí. Tendencias tecnológicas-Sector Automotriz*. México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP), 2020.

- García-Jiménez, Humberto. «Determinación de un salario digno: Aproximación metodológica y cálculo.» García-Jiménez, Humberto, Jorge Carrillo y Graciela Bensusán (coords.). *Salarios en tiempos de libre comercio: ¿Ofrece la industria automotriz salarios dignos en México?* México: El Colegio de la Frontera Norte, 2021. pp. 205-237.
- García-Remigio, Carlos Manuel, y otros. «Valoración del impacto de la industria automotriz en la economía mexicana: una aproximación mediante matrices de contabilidad social.» *El Trimestre Económico*, vol. 87. No. 346, (abril-junio 2020): pp. 437-461.
- Garza Toledo, Enrique de la. «El método del concreto abstracto concreto.» Garza Toledo, Enrique de la. *La metodología configuracionista para la investigación social*. México: UAM-I, Editorial Gedisa, 2018. pp. 75-94.
- Garza Toledo, Enrique de la. «Reconversión industrial y cambio en el patrón de relaciones laborales en México.» Anguiano, Arturo (coord.). *La Modernización de México*. México: UAM-X, 1990. pp. 315-362.
- . *Reestructuración productiva y respuesta sindical en México*. México: UNAM, UAM-Iztapalapa, 1993.
- Garza Toledo, Enrique de la. «Grounded theory. Cantidad, calidad y comprensión de significados.» Garza Toledo, Enrique de la y Gustavo Leyva (eds.). *Tratado de metodología de las ciencias sociales. Perspectivas actuales*. México: FCE, UAM-Iztapalapa, 2012. pp. 397-419.
- Garza, Gustavo. «La política de parques y ciudades industriales en México: etapa experimental, 1953-1970.» *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 3, (1988): pp. 39-55.
- Gasca Zamora, José. «Configuración territorial y ejes emergentes del desarrollo regional de México. Una evaluación a diez años del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.» *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 20 a 26 de março de 2005. pp. 5982-5994. Recuperado el 16 de enero de 2021. <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaregional/14.pdf>>.
- . «Reconfiguración económica del territorio mexicano en la era del TLCAN.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, no. 22, (abril-junio 2020): pp. 48-51. Recuperado el 11 de enero de 2022. <<http://let.iiec.unam.mx/node/3412>>.
- Gaston, Sophie y Sacha Hilhorst. *Nostalgia as a Cultural and Political Force in Britain, France and Germany*. UK: Demos, 2018.
- General Motors. «About Us.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-company/about-gm.html>>.
- . «Brands.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-brands>>.

- «Corporate Officers.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-company/leadership/corporate-officers.html>>.
- General Motors de México. «General Motors Complejo San Luis Potosí obtiene la certificación ISO 50001 (Sistema de Gestión Energética).» 04 de febrero de 2014. *General Motors de México*. Recuperado el 3 de junio de 2021. <<https://media.gm.com/media/mx/es/gm/home.detail.html/content/Pages/news/mx/es/2014/feb/0205-potosi.html>>.
- «General Motors de México 1935/2015: 80 años con México.» octubre de 2015. *General Motors de México*. Recuperado el 9 de junio de 2019. <https://www.gm.com.mx/static/pdf/GM_80.pdf>.
- «General Motors de México celebra 85 años con más de 15 millones de vehículos producidos.» 23 de septiembre de 2020. *General Motors de México*. Recuperado el 4 de mayo de 2021. <<https://media.gm.com/media/mx/es/gm/home.detail.html/content/Pages/news/mx/es/2020/sept/2020-09-23-General-Motors-de-Mexico-celebra-85-anos-con-mas-de-15-millones-de-vehiculos-producidos.html#:~:text=S%C3%ADguenos-,General%20Motors%20de%20M%C3%A9xico%20ce>>.
- «GM celebra 40 años de la fundación de Complejo Ramos Arizpe.» 13 de mayo de 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://media.gm.com/media/mx/es/gm/news.detail.html/content/Pages/news/mx/es/2021/may/40AniversarioRamosArizpe.html?fbclid=IwAR0UQI2SfTX7ZNJpCJIykELmDi5HBD0imeeety9CsNhYYLZyLmBXfMGWIKa>>.
- «GM de México. Nuestra historia.» 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 2 de junio de 2021. <https://www.gm.com.mx/corporativo/gm_mexico/historia/>.
- «GM en México: Complejos de Manufactura.» 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 2 de junio de 2021. <https://www.gm.com.mx/corporativo/gm_mexico/presencia_gm_mexico/complejos_manufactura/>.
- «GM presenta BrightDrop, un nuevo negocio que electrificará y mejorará la entrega de bienes y servicios.» 12 de enero de 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <<https://media.gm.com/media/mx/es/gm/home.detail.html/content/Pages/news/mx/es/2021/jan/01-12-2021-GM-presenta-brightdrop.html>>.
- «Informe de responsabilidad social 2020.» 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 6 de junio de 2021. <https://www.gm.com.mx/static/pdf/GMM_IRS_2020_VF.pdf>.
- «Para avanzar hacia un futuro ‘Cero Emisiones’, General Motors presenta la campaña Everybody In.» 8 de enero de 2021. *General Motors de México*. Recuperado el 3 de junio de 2021.

- <<https://media.gm.com/media/mx/es/gm/home.detail.html/content/Pages/news/mx/es/2021/jan/01-08-2021-Everybody-In.html>>.
- General Motors. «Electrification.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/commitments/electrification.html>>.
- . «Flat, Stackable EV Batteries are the Winning Formula.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-stories/technology/flat-battery-stackable-ev.html>>.
- . «GM in the US.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-company/us.html>>.
- . «GM's Vehicle Intelligence Platform Enables Adoption of Future Technologies.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/masthead-story/digital-vehicle-platform.html>>.
- . «Impact.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/citizenship/community-impact.html>>.
- . «Leadership Team.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-company/leadership.html>>.
- . «Our Renewable Energy Journey.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/our-stories/sustainability/renewable-energy-sustainable-strategy.html>>.
- . «Path to Autonomous.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/commitments/path-to-autonomous.html>>.
- . «Sustainability.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/citizenship/sustainability.html>>.
- . «Vehicle Safety.» s.f. *General Motors*. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gm.com/commitments/vehicle-safety.html>>.
- GM Financial. «Quiénes somos.» s.f. *GM Financial*. Recuperado el 17 de marzo de 2021. <<https://www.gmfinanciam.com.mx/es-mx/inicio/quienes-somos.html>>.
- Gobierno del Estado de San Luis Potosí (2003-2009). «Comparecencia.» 28 de octubre de 2008. *Gobierno del Estado de San Luis Potosí (2003-2009)*. Recuperado el 1 de julio de 2021. <http://www.seslp.gob.mx/transparencia/nuevos/informe_anual_de_actividades_2008.pdf>.
- Gómez Martínez, Beatriz Montserrat y Jorge Damián Morán Escamilla. *Metamorfosis del espacio en San Luis Potosí ante la llegada de la industria automotriz*. México: El Colegio de San Luis, A.C., 2020.
- González Gamio, Ángeles. «Malos vecinos.» 13 de julio de 2013. *La Jornada*. Recuperado el 16 de enero de 2021. <<https://www.jornada.com.mx/2013/07/14/opinion/030a1cap>>.
- González Tenorio, Ernesto. *Flexibilidad laboral en la industria automotriz en México: un estudio comparativo de los contratos colectivos de trabajo en las plantas terminales*

- de Ford Hermosillo y Ford Cuautitlán (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Sociología)*. México: Universidad Iberoamericana, 2008.
- Google Maps. *Google Maps*. 2021. Recuperado el 23 de agosto de 2021. <<https://www.google.com/maps/@21.8873702,-100.8724129,12z>>.
- . *Google Maps*. 2021. Recuperado el 02 de septiembre de 2021. <<https://www.google.com/maps/@22.0473535,-100.8795263,17002m/data=!3m1!1e3?hl=es-419>>.
- . *Google Maps*. 2021. Recuperado el 10 de septiembre de 2021. <<https://www.google.com/maps/@21.9774124,-100.8651658,4726m/data=!3m1!1e3?hl=es-419>>.
- . *Google Maps*. 2021. Recuperado el 20 de septiembre de 2021. <<https://www.google.com/maps/@36.3688858,-100.2919889,5z?hl=es-419>>.
- Guerrero, César. «De la manufactura a la ingeniería. Entrevista con Daniel Hernández Camacho, director del Clúster Automotriz de Querétaro.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 4, no. 18, (abril-junio 2019): pp. 41-44.
- Guerrero, Práxedes. *Artículos de combate*. México: Editorial Redez, 2013.
- Gundermann Kröll, Hans. «El método de los estudios de caso.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México: Colegio de México, FLACSO, 2013. pp. 231-264.
- Gutiérrez-Lagos, Mario. «Inversión Extranjera directa en México: Estados Unidos y China.» Maya, Claudia y Enriqueta Serrano (coords.). *México en la globalización: inserción actual y retos estratégicos. Las ciencias sociales y la agenda nacional. Reflexiones y propuestas desde las Ciencias Sociales*. Vol. XII. Cadena Roa, Jorge; Aguilar Robledo, Miguel; Vázquez Salguero, David Eduardo (coords.), México: COMECSO, 2018. pp. 67-86.
- Guzmán Sánchez, José Cruz. «Implicaciones del cambio tecnológico y organizacional sobre la fuerza de trabajo en General Motors planta Distrito Federal.» Arteaga, Arnulfo. *Procesos de trabajo y relaciones laborales en la industria automotriz en México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, Fundación Friederich Ebert, Representación en México, 1992. pp. 111-137.
- H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. «Plan Municipal de desarrollo Urbano de Villa de Reyes 2015-2035.» 6 de marzo de 2015. *Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2F201.144.107.246%2FInfPubEstatal%2F_SECRETAR%25C3%258DA%2520DE%2520DESARROLLO%2520URBANO%2C%2520VIVIENDA%2520Y%2520OBRAS%2520P%25C3%259ABLICAS%2FArt%25C3%25ADculo%252022.%>.
- H. Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí.» 24 de enero de 2015. *Instituto de Investigaciones Legislativas. Unidad de Informática Legislativa*. Recuperado el 25 de agosto de 2021.

- <<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/San%20Luis%20Potosi/wo95856.pdf>>.
- . «Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí.» 03 de marzo de 2016. *Instituto de Investigaciones Legislativas. Unidad de Informática Legislativa*. Recuperado el 25 de agosto de 2021. <<https://sanluis.gob.mx/wp-content/uploads/2015/12/Ley-Org--nica-del-Municipio-Libre-del-Estado-de-San-Luis-Potos--.pdf>>.
- . «Ley para el Desarrollo Económico Sustentable y la Competitividad del Estado de San Luis Potosí.» 27 de abril de 2015. *Instituto de Investigaciones Legislativas. Unidad de Informática Legislativa*. Recuperado el 25 de agosto de 2021. <[http://www.cegaipslp.org.mx/HV2019.nsf/nombre_de_la_vista/B0E342A093E6A9848625837C00604EEE/\\$File/Ley+Para+El+Desarrollo+Economico+Sustentable+Y+La+Competitividad+Del+Estado+De+San+Luis+Potosi.pdf](http://www.cegaipslp.org.mx/HV2019.nsf/nombre_de_la_vista/B0E342A093E6A9848625837C00604EEE/$File/Ley+Para+El+Desarrollo+Economico+Sustentable+Y+La+Competitividad+Del+Estado+De+San+Luis+Potosi.pdf)>.
- Harari, Yuval. *21 lecciones para el siglo XXI*. España: Edit. Debate, 2018.
- Heraldo de México. «México alcanza histórico sexto lugar de producción mundial de vehículos: OICA.» 17 de abril de 2019. *Heraldo de México*. Recuperado el 23 de julio de 2019. <<https://heraldodemexico.com.mx/autos/mexico-alcanza-historico-sexto-lugar-de-produccion-mundial-de-vehiculos-oica/>>.
- Hernández, Nancy Lizet. «Sí habrá recorte de personal en GM, reconoce SEDECO.» 09 de agosto de 2019. *El Universal San Luis Potosí*. Recuperado el 2 de septiembre de 2021. <<https://sanluis.eluniversal.com.mx/cartera/09-08-2019/si-habra-recorte-de-personal-en-gm-reconoce-sedeco>>.
- Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí. «Se aprobó nueva Ley de Desarrollo Económico Sustentable y Competitividad.» 25 de mayo de 2015. *Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí*. Recuperado el 25 de agosto de 2021. <<http://lx.congresosanluis.gob.mx/LX/noticia.php?id=1444#.YSbm0Y5KiUn>>.
- Humphries, Jane y Benjamin Schneider. «El trabajo en el siglo XXI.» *El Trimestre Económico*, vol. 87. No. 346, (abril-junio 2020): pp. 551-563.
- Ibarra, David. «Espejismos ideológicos y realidades: una reflexión mexicana.» *El Trimestre Económico*, vol. 87. No. 346, (abril-junio 2020): pp. 545-549.
- INEGI & AMIA. «Estadísticas a propósito de... la Industria automotriz.» 2016. *INEGI & AMIA*. Recuperado el 10 de septiembre de 2021. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.inegi.org.mx%2Fcontenidos%2Fproductos%2Fprod_serv%2Fcontenidos%2Fespanol%2Fvinegi%2Fproductos%2Fnueva_estruc%2F702825079963.pdf&clen=8972500&chunk=true>.
- INEGI. «Analfabetismo.» 2020. *Cuéntame de México*. INEGI. Recuperado el 2 de septiembre de 2021. <<http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/analfabeta.aspx?tema=P>>.

- . «Educación.» 2020. *Cuéntame. Información por entidad. INEGI*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/slp/poblacion/educacion.aspx?tema=me&e=24>>.
- . «Estadísticas sobre relaciones laborales de jurisdicción local 2020.» 29 de junio de 2021. *INEGI*. Recuperado el 14 de julio de 2021. <<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.inegi.org.mx%2Fcontenidos%2Fsaladeprensa%2Fboletines%2F2021%2FEstSociodemo%2FRelLab2020.pdf&clen=610499&chunk=true>>.
- . «Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos. Villa de Reyes, San Luis Potosí.» 2009. *INEGI*. Recuperado el 1 de agosto de 2021. <https://www.inegi.org.mx/contenidos/app/mexicocifras/datos_geograficos/24/24050.pdf>.
- INEGI, AMIA. «Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la industria automotriz.» Noviembre de 2018. *Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C.* Recuperado el 21 de mayo de 2020. <http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825106829.pdf>.
- InfoMaquila. «Vehicle Components Caparo de México, S. de R.L. de C.V.» s.f. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.infomaquila.com/directorio2009/sanluispotosi17132.html>>.
- Informe de la Confederación Sindical Internacional, Confederación Sindical de Trabajadores y Trabajadoras de las Américas y de la Unión Nacional de Trabajadores. *La violación del derecho de la libertad sindical y negociación colectiva en México. Informe ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos*. 5 de diciembre de 2016. Recuperado el 20 de septiembre de 2021. <https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/informe_csi_csa_unt_a_la_cidh_audiencia_5_dec_mexico_final.pdf?fbclid=IwAR0noem4PVydneJAz7rRfqio3IFn2W9CliS_5BeIh8eKNJvedIP_29HfZjM>.
- ITCL. «Herramientas de calidad: Core Tools (APQP, AMFE NUEVO AIAG/VDA, AMFE INVERSO, MSA, SPC, PPAP).» 30 de enero de 2020. *ITCL*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://itcl.es/sistemas-calidad/core-tools/#:~:text=DESCRIPCI%C3%93N,%2C%20FMEA%2C%20SPC%20y%20MSA.&text=Estas%20herramientas%20son%20un%20requisito,especificaci%C3%B3n%20t%C3%A9cnica%20ISO%2FITS%2016949.>>>.
- Jaramillo, Christian. *Proyecto e implementación de una Estación de Verificación de Calidad bajo los parámetros del Sistema Global de Manufactura de General Motors para el proveedor local de Chasis (Proyecto de Grado de la Carrera de Ingeniería Automotriz)*. Ecuador: Escuela Politécnica del Ejército, 2006.

- Jessop, Bob. «El Estado y el poder.» *Utopía y Praxis Latinoamericana*, vol. 19. No. 66, (julio-septiembre 2014): pp. 19-35.
- Jiménez Cubría, Ana Gabriela. «Cuarto de Junto, el brazo negociador de la IP en el TLCAN.» 16 de agosto de 2017. *Economíahoy.mx*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www.economiahoy.mx/economia-eAm-mexico/noticias/8553870/08/17/-Cuarto-de-Junto-el-brazo-negociador-de-la-IP-en-el-TLCAN.html>>.
- Jiménez Sánchez, José Elías. «Un análisis del sector automotriz y su modelo de gestión en el suministro de las autopartes.» 2006. *Instituto Mexicano del Transporte: Secretaría de Comunicaciones y Transportes*. Recuperado el 2 de abril de 2020. <<https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt288.pdf>>.
- Juárez Núñez, Huberto. «El concepto de impermeabilidad regional en el desarrollo de la industria del automóvil en México.» *Revista Aportes de la Facultad de Economía de la BUAP*, año XI, no. 31-32, (enero-abril y mayo-agosto 2006): pp. 129-157.
- Juárez Núñez, Huberto. «La crisis de la industria del automóvil y el fin de una época.» Rueda Peiro, Isabel y María de Lourdes Álvarez Medina (coords.). *La industria automotriz en época de crisis: efectos económicos, financieros y sociales*. México: UNAM, Facultad de Contaduría y Administración, Instituto de Investigaciones Económicas, 2011. pp. 67-122.
- Kansas City Southern. «Kansas City Southern – Breve Historia.» s.f. *Kansas City Southern*. Recuperado el 16 de enero de 2021. <<https://www.kcsouthern.com/es-mx/about-us/overview/company-history>>.
- . «Mapa de la red.» s.f. *Kansas City Southern*. Recuperado el 16 de enero de 2021. <<https://www.kcsouthern.com/es-mx/why-choose-kcs/our-network/network-map>>.
- Klier, Thomas. «The Impact of Trade on the North American Auto Industry.» *Chicago Fed Letter*, no. 427, (2019). Recuperado el 10 de abril de 2020. <<https://www.chicagofed.org/publications/chicago-fed-letter/2019/427>>.
- Klier, Thomas y James Rubenstein. «Configuration of the North American and European auto industries – a comparison of trends.» *ERIEP*, no. 3, (2011). Recuperado el 12 de abril de 2020. <<http://revel.unice.fr/eriep/index.html?id=3369>>.
- . «The Growing Importance of Mexico in North America’s Auto Production.» *Chicago Fed Letter*, no. 310, (may 2013). Recuperado el 8 de abril de 2020. <<https://www.chicagofed.org/publications/chicago-fed-letter/2013/may-310>>.
- Lara, Ivonne. «Abre Fronius México oficina en SLP.» octubre de 2018. *Somos Industria*. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://www.somosindustria.com/articulo/abre-fronius-mexico-oficina-en-slp/>>.
- Lazzarato, Maurizio. «Trabajo autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre 2006): pp. 35-44.
- Lazzarato, Maurizio y Antonio Negri. «Trabajo inmaterial y subjetividad.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no.7, (diciembre 2006): pp. 45-54.

- Leborgne, Danièle y Alain Lipietz. «El posfordismo y su espacio.» *Investigación Económica*, vol. 53. No. 205, (julio-septiembre 1993): pp. 173-204.
- Lipietz, Alain. «El mundo del postfordismo.» *Ensayos de Economía*, vol. 7.No. 12, (1997): pp. 11-50.
- . «El posfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo.» *Seminarios Intensivos de Investigación*. Argentina: PIETTE, 1994. pp. 1-53.
- Lipovetsky, Gilles. *La felicidad paradójica. Ensayo sobre la sociedad de hiperconsumo*. México: Editorial Anagrama, 2013.
- Llano, Pablo de. «¿Cómo traducir ‘Make America Great Again’?» 22 de noviembre de 2016. *El País*. Recuperado el 2 de junio de 2021. <https://elpais.com/cultura/2016/11/22/actualidad/1479844381_053085.html>.
- Logistik. «¿Quiénes somos?» 2012. *Logistik*. Recuperado el 12 de agosto de 2021. <<http://www.logistik.mx/nosotros.html>>.
- . «Parque Industrial.» 2012. *Logistik*. Recuperado el 11 de agosto de 2021. <<http://www.logistik.mx/instalaciones.html>>.
- Logistik Parque Industrial. «¿Qué es un parque industrial?» 23 de febrero de 2021. *Logistik Parque Industrial*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://logistikpark.com.mx/que-es-un-parque-industrial/>>.
- . «Beyond Well.» 2020. *Logistik Parque Industrial*. Recuperado el 13 de agosto de 2021. <<https://logistikpark.com.mx/beyond-well/>>.
- . «Clientes.» 2020. *Logistik Parque Industrial*. Recuperado el 13 de agosto de 2021. <<https://logistikpark.com.mx/clientes-2/>>.
- . «Resumen Ejecutivo.» 2020. *Logistik Parque Industrial*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://logistikpark.com.mx/wp-content/uploads/2020/03/Logistik-esp.pdf>>.
- . «Servicios.» 2020. *Logistik Parque Industrial*. Recuperado el 13 de agosto de 2021. <<https://logistikpark.com.mx/servicios-2/>>.
- Logistik. «Plan Maestro.» 2012. *Logistik*. Recuperado el 12 de agosto de 2021. <<http://www.logistik.mx/planMaestro.html>>.
- López Sánchez, María del Carmen. *La Evolución Estratégica de la Industria Automotriz Mundial (Tesis que para obtener el grado de Maestra en Administración de Empresas con especialidad en Negocios Internacionales)*. México: Universidad de las Américas Puebla, 2005.
- López Zúñiga, Ma. Guadalupe de la A. y Oscar Hernández Torres. *Incremento de la rotación de personal a nivel operario como consecuencia de las aspiraciones del trabajador con la instalación de la empresa General Motors en la ciudad de S.L.P.* México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2010. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Ffacacia.org.mx%2Fbusqueda%2Fpdf%2FC12P29C.pdf&chunk=true>>.

- Lopezosa, Carlos. «Entrevistas semiestructuradas con NVivo: pasos para un análisis cualitativo eficaz.» *Anuario de Métodos de Investigación en Comunicación Social*, no. 1, (2020): pp. 88-97.
- Maalouf, Amin. *El naufragio de las civilizaciones*. España: Alianza edit., 2019.
- Madrid Cordero, Enrique de la. «Vincular para crecer/Grandes oportunidades en el sector automotriz mexicano.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 1, no. 1, (enero-marzo 2015): pp. 12-21.
- Maldonado Aguirre, Serafín. «La rama automovilística y los corredores comerciales del TLCAN.» *Comercio Exterior*, vol. 59. No. 5, (mayo 2009): pp. 370-378.
- Marinero, Paolo. «“...Nuestra lucha es en contra del sindicato”. Una etnografía del antagonismo obrero.» *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, no. 10, (diciembre 2016): pp. 39-66.
- Markusen, Ann y Sam Ock Park. «The State as Industrial Locator and District Builder: The Case of Changwon, South Korea.» *Economic Geography*, vol. 69. No. 2, (abril 1993): pp. 157-181.
- Martínez Carazo, Piedad Cristina. «El método de estudio de caso. Estrategia metodológica de la investigación científica.» *Pensamiento y gestión*, no. 20, (julio 2006): pp. 165-193.
- Martínez Martínez, Adriana, Alejandro García Garnica y Gabriel Santos Navarro. «Nuevas formas de organización laboral en la industria automotriz: los equipos de trabajo en General Motors, Complejo Silao.» *Análisis Económico*, vol. XXIX. No. 70, (enero-abril 2014): pp. 157-183.
- Martínez Martínez, Adriana, Alejandro García Garnica y Juan Murguía Morales. «Trayectoria productiva y tecnológica de General Motors en México: el caso del Complejo Silao, Guanajuato.» *Ciencia UAQ*, vol. 2. No. 2, (julio-diciembre 2009): pp. 79-93.
- Martínez Melgarejo, Milton Jesús. «La economía de San Luis Potosí en las dos últimas décadas. Algunas referencias empíricas sobre el periodo 1990-2010.» *Revista de El Colegio de San Luis*, nueva época, año VIII, no. 16, (mayo-agosto 2018): pp. 311-336.
- Martínez Santillán, Ma. del Carmen. «Iniciativas de Ciudadanos Legisladores.» 18 de junio de 2014. *Gaceta de la Comisión Permanente*. Recuperado el 20 de marzo de 2021. <https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_comision_permanente/documento/48470>.
- Martínez, Marcos. «GM tiene una de sus plantas más modernas en México.» 19 de diciembre de 2019. *El Economista*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.economista.com.mx/empresas/GM-tiene-una-de-sus-plantas-mas-modernas-en-Mexico-20191221-0010.html>>.
- Marx, Karl. *Contribución a la crítica de la economía política*. México: siglo veintiuno editores, 2016.

- . *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 2. T. 1. México: siglo veintiuno editores s.a., 2013.
- . *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 3. T. 1. México: siglo veintiuno editores, 2013.
- . *Elementos Fundamentales para la Crítica de la Economía Política (Grundrisse) 1857-1858*. Vol. 2. México: siglo veintiuno editores, 2016.
- Matsushashi, Koji y Kolchi Togashi. «Locational Dynamics and Spatial Structures in the Japanese Manufacturing Industries: A Review on the Japanese Industrial Restructuring Process of Leading Sectors.» *Geographical Review of Japan*, vol. 61 (Ser. B). No. 1, (1988): pp. 174-189.
- Méndez, Alejandra. «GP Desarrollos, especialistas en la construcción de parques industriales en México.» junio de 2020. *Mexico Industry*. Recuperado el 15 de octubre de 2021. <<https://mexicoindustry.com/noticia/gp-desarrollos-especialistas-en-la-construccion-de-parques-industriales-en-mexico->>.
- Meneses, Julio y David Rodríguez-Gómez. *El cuestionario y la entrevista*. España: Universitat Oberta de Catalunya, 2011.
- Meo, Analía Inés. «Consentimiento informado, anonimato y confidencialidad en investigación social. La experiencia internacional y el caso de la sociología argentina.» *Aposta. Revista de Ciencias Sociales*, no. 44, (enero-marzo 2010): pp. 1-30.
- Merton, R. K. y P. Kendall. *La entrevista focalizada*. Argentina, 1960. Recuperado el 8 de septiembre de 2021. <<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fmetodo4ucab.files.wordpress.com%2F2017%2F07%2Fmetodologia-de-la-investigacion-merton.pdf&clen=2684585&chunk=true>>.
- Metalmecánica. «GM ampliará su planta de estampado en San Luis Potosí.» abril de 2015. *Metalmecánica*. Recuperado el 29 de agosto de 2021. <<https://www.metalmecanica.com/temas/GM-ampliara-su-planta-de-estampado-en-San-Luis-Potosi+104233>>.
- Mexcentrix Strategic Solutions. «La industria manufacturera es la principal actividad económica del Estado de San Luis Potosí.» s.f. *Mexcentrix Strategic Solutions*. Recuperado el 27 de julio de 2021. <<https://mexcentrix.com/es/advantages-of-manufacturing-in-san-luis-potosi/>>.
- Middlebrook, Kevin. «The Politics of Industrial Restructuring: Transnational Firms' Search for Flexible Production in the Mexican Automobile Industry.» *Comparative Politics*, vol. 23. No. 3, (abril 1991): pp. 275-297.
- . «Union Democratization in the Mexican Automobile Industry: A Reappraisal.» *Latin American Research Review*, vol. 24. No. 2, (1989): pp. 69-93.
- Milenio Digital. «Ricardo Gallardo Cardona, el gobernador electo de SLP con linaje político.» 13 de junio de 2021. *Milenio*. Recuperado el 24 de agosto de 2021.

- <<https://www.milenio.com/politica/elecciones-2021/ricardo-gallardo-gobernador-electo-san-luis-potosi>>.
- Miliband, Ralph, Nicos Poulantzas y Ernesto Laclau. *Debates sobre el Estado Capitalista*. Argentina: Imago Mundi, 1991.
- Monreal, Emilia. «General Motors cumple 11 años en SLP.» 25 de junio de 2019. *Plano Informativo*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <<https://planoinformativo.com/667816/-general-motors-cumple-11-anos-en-slp-slp>>.
- . «SLP en alerta por alza en rotación de personal.» 12 de abril de 2019. *Plano Informativo*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<https://planoinformativo.com/653537/slp-en-alerta-por-alza-en-rotacion-de-personal-/>>.
- Mora Reyes, Luis Fernando. *En defensa del trabajo: Caso Uber (Tesis que para obtener el título de Licenciado en Ciencias Políticas y Administración Pública, opción Ciencia Política)*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 2019.
- Moreno Mata, Adrián. «Localización, deslocalización y efectos territoriales de la globalización. El caso del cluster automotriz en Villa de Reyes, San Luis Potosí, México.» *Thirteenth International Conference on Environmental, Cultural, Economic & Social Sustainability 2017 Special Focus: Pathways to Sustainability—Challenges and Opportunities for State and Society*. Río de Janeiro, Brasil: Biomass and Water Management Research Center, Fluminense Federal University Niterói, Greater Rio de Janeiro, Brazil, del 19 al 21 de enero de 2017. pp. 1-23.
- Navarro, Javier. «Cómo fue el rescate a General Motors.» 21 de agosto de 2014. *El Blog Salmón*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.elblogsalmon.com/empresas/como-fue-el-resate-a-general-motors>>.
- Needham, Vicki. «Trump says he will renegotiate or withdraw from NAFTA.» 28 de junio de 2016. *The Hill*. Recuperado el 2 de abril de 2021. <<https://thehill.com/policy/finance/285189-trump-says-he-will-renegotiate-or-withdraw-from-nafta-without-changes>>.
- Neri Guzmán, Juan Carlos, y otros. «La industria automotriz en San Luis Potosí: Evidencias de su desempeño 2007-2014.» Neri Guzmán, Juan Carlos, Mario Eduardo Ibarra Cortés, Mario Alberto Martínez Rojas y Martha Angélica de la Rosa Hernández. *Prácticas exitosas en la implementación de políticas de innovación y competitividad local: “Redes de conocimiento y cooperación empresa-gobierno-universidades-centros de investigación”*. México: Universidad Politécnica de San Luis Potosí. Colección Triple Hélice, Número 2. Editorial Plaza y Valdés, 2015. pp. 87-118.
- Nietzsche, Friedrich. «El caminante y su sombra.» Nietzsche, Friedrich. *El nacimiento de la tragedia; El caminante y su sombra; La ciencia jovial*. España: Editorial Gredos, 2009. pp. 157-303.

- Nietzsche, Friedrich. «Más allá del bien y el mal.» Nietzsche, Friedrich. *Más allá del bien y el mal; Así hablaba Zaratrustra; Genealogía de la moral; El anticristo; Humano, demasiado humano*. México: Editores Mexicanos Unidos S.A., 2016. pp. 11-144.
- Notimex. «Departamento del Tesoro vende sus últimas acciones de General Motors.» 09 de diciembre de 2013. *El Financiero*. Recuperado el 21 de septiembre de 2021. <<https://www.elfinanciero.com.mx/archivo/departamento-del-tesoro-vende-sus-ultimas-acciones-de-general-motors/>>.
- Oberhauser, Ann. «Social and Spatial Patterns under Fordism and Flexible Accumulation.» *Antipode*, vol. 22, (mayo 2006): pp. 211-232.
- Ochoa Valladolid, Karen. «La industria automotriz de México: las expectativas de competitividad del sector de autopartes.» *México y la Cuenca del Pacífico*, vol. 8. No. 26, (septiembre-diciembre 2005): pp. 33-58.
- Okabe, Taku. «Nueva regla de origen en el T-MEC.» *Comercio Exterior-Bancomext*, nueva época, año 4, no. 18 (abril-junio 2019): pp. 53-57.
- OnStar. «Por qué OnStar.» s.f. *OnStar*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.onstar.com.mx/por-que-onstar/>>.
- . «Vehículos Nuevos.» s.f. *OnStar*. Recuperado el 15 de marzo de 2021. <<https://www.onstar.com.mx/vehiculos-nuevos/>>.
- Osorio, Jaime. *Cuestiones teóricas y políticas. Coyuntura*. México: UAM-Xochimilco, Itaca, 2019.
- Oxford Business Group. «The Report San Luis Potosí.» 2017. *Oxford Business Group*. Recuperado el 31 de julio de 2021. <<http://www.sedecoslplp.gob.mx/wp-content/uploads/2018/06/The-Report-SLP-2017.pdf>>.
- Ozollo, Javier. *Marx y el Estado. Determinaciones sociales del pensamiento de Karl Marx*. Argentina: Libronauta, 2005.
- Palacios Hernández, Lylia y Arnoldo Ochoa Cortés. «Reestructuración y desindustrialización en la región sureste de Coahuila.» *Problemas del Desarrollo*, vol. 39. No. 155, (octubre-diciembre 2008): pp. 127-151.
- Palafox, Rogelio, Pedro Monroy y Yolanda Montiel. «Reconversión automotriz y resistencia obrera en Volkswagen de México.» *Momento Económico*, no. 40, (1988): pp. 6-10.
- Pérez de los Cobos Orihuel, Francisco. «El conflicto laboral en la actualidad: los nuevos conflictos.» *Revista lus et Praxis*, vol. 16. No. 1, (2010): pp. 441-452.
- Pérez Fernández del Castillo, Germán (dir. de la obra) y Rosa María Mirón Lince (coord.). *Evolución del Estado mexicano, Tomo I, Formación 1810-1910*. Ed. David Álvarez Saldaña. México: Ediciones El Caballito S.A., 2000.
- . *Evolución del Estado mexicano, Tomo II, Reestructuración 1910-1940*. Ed. David Álvarez Saldaña. México: Ediciones El Caballito, S.A., 2005.
- . *Evolución del Estado mexicano, Tomo III, Consolidación 1940-1983*. Ed. David Álvarez Saldaña. México: Ediciones El Caballito, 2005.

- Piña, Franco. «La industria automotriz en México se prepara para el T-MEC.» 9 de diciembre de 2019. *Milenio*. Recuperado el 5 de enero de 2020. <<https://www.milenio.com/especiales/la-industria-automotriz-en-mexico-se-prepara-para-el-t-mec>>.
- Piovani, Juan Ignacio. «La entrevista en profundidad.» Marradi, Alberto, Nélica Archenti y Juan Ignacio Piovani. *Metodología de las ciencias sociales*. Argentina: Emecé Editores, 2007. pp. 215-225.
- Plano Informativo. «Inicia operaciones General Motors.» 30 de julio de 2008. *Plano Informativo*. Recuperado el 29 de agosto de 2021. <<https://planoinformativo.com/36512/inicia-operaciones-general-motors-slp>>.
- Porter, Michael. «Competitive Strategy: The Core Concepts.» Porter, Michael. *Competitive advantage. Creating and Sustaining Superior Performance*. United States of America: The Free Press: Maxwell Macmillan Canada: Maxwell Macmillan International, 1985. pp. 1-30.
- Poulantzas, Nicos. *Estado, Poder y Socialismo*. España: siglo veintiuno editores, 1980.
- . *Hegemonía y dominación en el Estado Moderno*. Argentina: Cuadernos de Pasado y Presente, Siglo XXI, 1973.
- . *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. España: Siglo Veintiuno Editores, 1997.
- Presidencia Municipal. «Plan Municipal y de Desarrollo Económico.» 2 de abril de 2013. *Información Obras Públicas*. Recuperado el 2 de agosto de 2021. <http://www.transparenciamunicipalslp.gob.mx/Transparencia/Municipios/_VILLA%20DE%20REYES/Art%C3%ADculo%2020.%20fracc.%20I/ALUMBRADO%20PUBLICO/INFORMACION%20Obras%20Publicas.pdf>.
- Prigogine, Ilya. *El nacimiento del tiempo*. Argentina: Tusquets, 2006.
- ProTrans. «ProTrans.» s.f. *Linkedin*. Recuperado el 13 de agosto de 2021. <<https://www.linkedin.com/company/protrans3pl/about/>>.
- Puente Valdivia, Minerva Catalina. *Certificación de las Normas ISO-9000 aplicado a la industria manufacturera del ramo de la electrónica (Tesis que para obtener el grado de Maestra en Ciencias de la Administración con Especialidad en Producción y Calidad)*. México: Universidad Autónoma de Nuevo León, 1999.
- Quiroz Trejo, José Othón. «Clase, formación histórica y desarticulación empresarial: los obreros de la industria automotriz, 1969-1982.» *Sociológica*, año 19, no. 55, (mayo-agosto 2004): pp. 79-111.
- . «La crisis de la industria automotriz en México: ¿paradigma o caso aislado?» *El Cotidiano*, no. 158, (noviembre-diciembre 2009): pp. 115-123.
- . «Proceso de trabajo en la industria automotriz.» *Cuadernos Políticos*, no. 26, (octubre-diciembre 1980): pp. 64-76.
- . «Taylorismo, fordismo y administración científica en la industria automotriz.» *Gestión y estrategia*, no. 38, (julio-diciembre 2010): pp. 75-87.

- Ragin, Charles. «El uso de los métodos cualitativos para el estudio de los aspectos comunes.» Ragin, Charles. *La construcción de la investigación social. Introducción a los métodos y su diversidad*. Colombia: Siglo del Hombre Editores, 2007. pp. 143-176.
- Redacción AN. «Salario mínimo no alcanza para cubrir "necesidades normales" de trabajadores: CNDH.» 22 de noviembre de 2017. *Aristegui Noticias*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<https://aristeguinoticias.com/2211/mexico/salario-minimo-no-alcanza-para-cubrir-necesidades-normales-de-trabajadores-cndh/>>.
- Redacción El Economista. «Corredores comerciales México-EU.» 22 de marzo de 2019. *El Economista*. Recuperado el 10 de agosto de 2019. <<https://www.eleconomista.com.mx/politica/Corredores-comerciales-Mexico-EU-20190322-0063.html>>.
- . «Moisés Kalach le dice adiós al Cuarto de Junto, que acompañó al gobierno en la negociación del T-MEC.» 6 de marzo de 2020. *El Economista*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Moises-Kalach-le-dice-adios-al-Cuarto-de-Junto-que-acompano-al-gobierno-en-la-negociacion-del-T-MEC-20200306-0067.html>>.
- Redacción El Herald. «SLP con los salarios más bajos: afirma CTM.» 5 de abril de 2018. *El Herald*. Recuperado el 10 de agosto de 2019. <<http://elheraldoslp.com.mx/2018/04/05/slp-con-los-salarios-mas-bajos-afirma-ctm/>>.
- Redacción. «GM despedirá a 600 trabajadores de su planta en SLP.» 4 de agosto de 2019. *Código San Luis*. Recuperado el 2 de septiembre de 2021. <<https://www.codigosanluis.com/gm-despedira-600-trabajadores-planta-slp/>>.
- . «Motherson ampliará su presencia en SLP con 32 mdd.» 21 de enero de 2021. *Alianza Automotriz*. Recuperado el 20 de agosto de 2021. <<https://alianzaautomotriz.com/motherson-ampliara-su-presencia-en-slp-con-32-mdd/>>.
- Redacción Sin Embargo. «Trabajadores de GM en Canadá se van a huelga en protesta por traslado de producción a México.» 18 de septiembre de 2017. *Sin Embargo*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://www.sinembargo.mx/18-09-2017/3310396>>.
- Redacción T21. «KCS, Watco y WTC Industrial invertirán 45 mdd en terminal.» 11 de enero de 2017. *T21*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<http://t21.com.mx/ferroviario/2017/01/11/kcs-watco-wtc-industrial-invertiran-45-mdd-terminal>>.
- Requisitos del Sistema de la calidad. «QS-9000 Tercera Edición.» marzo de 1998. *Requisitos del Sistema de la calidad*. Recuperado el 12 de marzo de 2021. <<http://www.qsi-meta.com/Web/BIBLIOTECA/QS9000.htm>>.

- Revista Autopista Panamá. «Fábrica Chevrolet en México.» 16 de diciembre de 2016. *YouTube*. Recuperado el 4 de junio de 2021. <<https://www.youtube.com/watch?v=wvyTDYnjEoY>>.
- Rodríguez Abreu, Mauricio y Landy Sánchez Peña. «El futuro del trabajo automotriz en México.» *Apuntes para la Equidad*, no. 1, (marzo 2017): pp. 1-4.
- Rodríguez Lagunas, Javier. «El trabajador automotriz y sus condiciones de trabajo. Los obreros de General Motors de México, S.A. de C.V.» *Investigación Económica*, vol. 41. No. 161, (julio-septiembre 1982): pp. 79-103.
- Rodríguez, Ivet. «El sindicato de la CTM pierde en la consulta de la planta de GM en Silao.» 19 de agosto de 2021. *Expansión*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<https://expansion.mx/empresas/2021/08/19/resultado-consulta-planta-gm-silao-sindicato>>.
- . «GM se apoya en el 'made in China' para traer modelos baratos a México.» 26 de marzo de 2021. *Expansión*. Recuperado el 3 de junio de 2021. <<https://expansion.mx/empresas/2021/03/26/gm-se-apoya-en-el-made-in-china-para-traer-modelos-baratos-a-mexico>>.
- Romero, Indira. «Impacto asimétrico de la crisis global sobre la industria automotriz: Canadá y México comparados. Perspectivas para el futuro.» *Serie Estudios y Perspectivas CEPAL*, no. 130, (octubre 2011): 69 p.
- Rosa Hernández, Martha Angélica de la, Bernardo López Rosas y Ximena Zapata Montoya. «El parque Industrial Logistik: un centro de promoción del desarrollo automotriz en San Luis Potosí.» Neri Guzmán, Juan Carlos, Mario Eduardo Ibarra Cortés, Mario Alberto Martínez Rojas y Martha Angélica de la Rosa Hernández. *Prácticas exitosas en la implementación de políticas de innovación y competitividad local: "Redes de conocimiento y cooperación empresa-gobierno-universidades-centros de investigación"*. México: Universidad Politécnica de San Luis Potosí. Colección Triple Hélice, Número 2. Editorial Plaza y Valdés, 2015. pp. 67-86.
- Roxborough, Ian. «El sindicalismo en el sector automotriz, Francisco Zapata (traductor).» *Estudios sociológicos*, vol. 1. No. 1, (1983): pp. 59-92.
- Saldaña, Ivette. «Renuncia Kalach al Cuarto de Junto.» 5 de marzo de 2020. *El Universal*. Recuperado el 7 de junio de 2021. <<https://www.eluniversal.com.mx/cartera/tu-cartera/por-diferencias-con-la-4t-renuncia-kalach-al-cuarto-de-junto>>.
- San Luis Potosí Poder Ejecutivo del Estado. «Unidad sindical fortalece paz laboral en SLP: JM carreras 010519.» 1 de mayo de 2019. *San Luis Potosí Poder Ejecutivo del Estado*. Recuperado el 26 de agosto de 2021. <<https://slp.gob.mx/sitionuevo/Paginas/Noticias/2019/Mayo%202019/010519/Unidad-sindical-fortalece-paz-laboral-en-SLP-JM-carreras-010519.aspx>>.
- Sánchez González, Karen Estefanía. *La precarización laboral en la industria automotriz en 2017: los casos de General Motors en San Luis Potosí y las maquilas en Tijuana*

- (Tesis que para obtener el grado de Maestra en Asuntos Políticos y Políticas Públicas). San Luis Potosí, México: El Colegio de San Luis, 2018.
- Sánchez, Axel. «GM recortará 260 empleados de su planta de SLP.» 7 de agosto de 2019. *El Financiero*. Recuperado el 2 de septiembre de 2021. <<https://www.elfinanciero.com.mx/bajio/gm-recortara-260-empleados-de-su-planta-de-slp/>>.
- Sánchez, Karen. «San Luis Potosí: Potencial de crecimiento con salarios bajos.» García-Jiménez, Humberto, Jorge Carrillo y Graciela Bensusán (coords.). *Salarios en tiempos de libre comercio: ¿Ofrece la industria automotriz salarios dignos en México?* México: El Colegio de la Frontera Norte, 2021. pp. 183-204.
- Sanmartino, Jorge. «Estudio introductorio.» Sanmartino, Jorge (compilador y ensayo preliminar). *La teoría del Estado después de Poulantzas*. Argentina: Prometeo Libros, 2020. pp. 17-79.
- Secretaría de Economía. «Industria Automotriz. Monografía.» marzo de 2012. *Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología*.
- SEDECO SLP. «15 Ventajas Competitivas de San Luis Potosí.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 1 de julio de 2021. <<https://www.sedecosl原因.gov.mx/los-11-mas-de-s-l-p/>>.
- . «Alianzas del estado de S.L.P.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.sedecosl原因.gov.mx/alanzas/>>.
- . «Asociaciones y Cámaras del estado de S.L.P.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 3 de julio de 2021. <<https://www.sedecosl原因.gov.mx/asociaciones-del-estado/>>.
- . «Centros de Investigación e Innovación.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.sedecosl原因.gov.mx/centros-de-inv/>>.
- . «Directorio-Empresas Zona Industrial.» 20 de agosto de 2021. *SEDECO SLP*. Recuperado el 14 de octubre de 2021. <<https://datos.slp.gov.mx/dataset/directorio-empresas-zona-industrial>>.
- . «Encuesta sobre Ausentismo y Rotación de Personal en la Industria Manufacturera en San Luis Potosí.» 2020. *SEDECO SLP*. Recuperado el 25 de junio de 2021. <<http://www.sedecosl原因.gov.mx/wp-content/uploads/2021/06/Encuesta-Ausentismo-y-Rotacion-2020.pdf>>.
- . «La Industria Automotriz y de Autopartes del Estado de San Luis Potosí.» 2012. *SEDECO SLP*. Recuperado el 05 de mayo de 2020. <<http://www.sdeslp.gov.mx/estudios/Industria%20Automotriz.pdf>>.
- . «Panorama de Comercio Exterior en San Luis Potosí.» 2020. *SEDECO SLP*. Recuperado el 13 de junio de 2021. <<http://www.sedecosl原因.gov.mx/wp-content/uploads/2021/03/Panorama-de-Comercio-Exterior-2020.pdf>>.
- . «Panorama Económico del Estado de San Luis Potosí.» I Trimestre 2021. *SEDECO SLP*. Recuperado el 27 de julio de 2021. <<http://www.sedecosl原因.gov.mx/wp-content/uploads/2021/06/Panorama-Economico-I-Trim-2021.pdf>>.

- . «Parques industriales en San Luis Potosí.» s.f. *SEDECO SLP*. Recuperado el 2 de julio de 2021. <<https://www.sedecoslp.gob.mx/parques-industriales/>>.
- . «Perfiles Industriales del Estado de San Luis Potosí.» 2020. *SEDECO SLP*. Recuperado el 27 de julio de 2021. <<http://www.sedecoslp.gob.mx/wp-content/uploads/2021/07/Perfiles-Industriales-2020.pdf>>.
- . «Principales Indicadores por Entidad Federativa.» I Trimestre 2021. *SEDECO SLP*. Recuperado el 25 de junio de 2021. <<http://www.sedecoslp.gob.mx/wp-content/uploads/2021/06/PIEF-I-Trim-2021.pdf>>.
- SEMARNAT. «Coeficiente de Gini.» 11 de Noviembre de 2019. *SEMARNAT*. Recuperado el 1 de septiembre de 2021. <http://dgeiawf.semarnat.gob.mx:8080/ibi_apps/WFServlet?IBIF_ex=D1_POBREZA00_27&IBIC_user=dgeia_mce&IBIC_pass=dgeia_mce&NOMBREENTIDAD=* &NOMBREANIO=*>.
- Silva Mendez, Miguel Ángel. «Inició operaciones espuela de ferrocarril en Complejo GMM de SLP.» 30 de enero de 2014. *Automotores*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<http://www.automotores-rev.com/inicio-operaciones-espuela-de-ferrocarril-en-complejo-gmm-de-slp/>>.
- Solís Delgadillo, Juan Mario y Sarah Patricia Cerna Villagra. *Treinta años de Elecciones en San Luis Potosí: pasado y presente del sistema de partidos (1985-2015)*. México: IEEM, Centro de Formación y Documentación Electoral, 2016.
- Sosa Barajas, Sergio W. «La industria automotriz de México: de la sustitución de importaciones a la promoción de exportaciones.» *Análisis Económico*, vol. XX. No. 44, (2005): pp. 191-213.
- Sotelo Valencia, Adrián. «Crisis y transformación del proceso de trabajo en México.» *Estudios Políticos*, vol. 4. No. 2 y 3, (abril-septiembre 1985): pp. 50-57.
- Soto Rodríguez, Mauricio. «La industria automotriz en China: competitividad y perspectiva en el comercio internacional.» *Orientando Temas de Asia Oriental, Sociedad, Cultura y Economía*, año 11, no. 21, (octubre 2020-marzo 2021): 33 p.
- Stake, Robert E. *Investigación con estudio de caso*. España: Ediciones Morata, 1999.
- Stirner, Max. *El Único y su Propiedad*. Argentina: Editorial Reconstruir, 2007.
- STPSSLP. «Registro de Asociaciones de San Luis Potosí, S.L.P. México.» 03 de marzo de 2022. *STPSSLP*. Recuperado el 03 de marzo de 2022. <<http://187.188.246.37/webstps.nsf/Registro%20de%20Sindicatos?OpenFrameSet>>
- .
- Strauss, Anselm y Juliet Corbin. *Bases de la investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*. Colombia: Editorial Universidad de Antioquia, 2002.
- Tenorio Colón, Karen Nallely. *La opinión pública en contexto: Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)*. México: Cámara de Diputados, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, marzo 2019.

- Terminal del Centro de México. «About.» s.f. *Terminal del Centro de México*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://terminaldelcentrodemexico.com/>>.
- The Editors of Encyclopaedia Britannica. «Free-trade zone.» s.f. *Britannica*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.britannica.com/topic/free-trade-zone>>.
- Tolentino Morales, Juan. «El Chevrolet Onix fabricado en San Luis Potosí se exportará a 37 países.» 19 de diciembre de 2019. *Expansión*. Recuperado el 19 de febrero de 2021. <<https://expansion.mx/empresas/2019/12/19/el-chevrolet-onix-fabricado-en-san-luis-potosi-se-exportara-a-37-paises>>.
- Transporte.MX. «San Luis Potosí paga los salarios más bajos a trabajadores de armadoras automotrices.» 18 de julio de 2015. *Transporte.MX*. Recuperado el 3 de septiembre de 2021. <<https://www.transporte.mx/san-luis-potosi-paga-los-salarios-mas-bajos-a-trabajadores-de-armadoras-automotrices/>>.
- Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). *Capítulo 23 Laboral*. s.f. Recuperado el 11 de enero de 2021. <<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/465805/23Laboral.pdf>>.
- . *Capítulo 4 Reglas de Origen*. s.f. Recuperado el 11 de enero de 2021. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/560549/04_ESP_Reglas_de_Origen_CLEAN_Junio_2020.pdf>.
- Turner Barragán, Ernesto Henry. «La industria automovilística mundial y mexicana ante la globalización.» *Comercio Exterior*, (junio 2001): pp. 495-505.
- Valencia García, Guadalupe. «Pensar el tiempo desde las ciencias sociales.» *Cuadernos de trabajo*, no. 12, (mayo 2002): pp. 1-29.
- Vázquez, María. «Empleados de armadoras en México ganan menos que en EUA.» 7 de junio de 2018. *El Universal San Luis Potosí*. 10 de agosto de 2019. <<https://sanluis.eluniversal.com.mx/cartera/07-06-2018/empleados-de-armadoras-en-mexico-ganan-menos-que-en-eua>>.
- Vela Peón, Fortino. «Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México: El Colegio de México, FLACSO, 2013. pp. 63-92.
- Vera Espinoza, Marcia. «Lessons from Refugees: Research Ethics in the Context of Resettlement in South America.» *Migration and Society*, vol. 3 (2020): pp. 247-253.
- Vicencio Miranda, Arturo. «La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectivas.» *Contaduría y administración*, no. 221, (2007): pp. 211-248.
- Villavicencio, Alexandra. «GM dejará de producir modelo Aveo en México.» 8 de diciembre de 2017. *Dinero en imagen*. Recuperado el 4 de junio de 2021. <<https://www.dineroenimagen.com/2017-12-08/93845>>.
- Villoro, Luis. *Crear, saber, conocer*. México: Siglo XXI, 1982.
- Voltaire. «Memnón, o la Sabiduría humana.» Voltaire. *Cuentos completos en prosa y verso*. México: FCE, Ediciones Siruela, 2006. pp. 198-193.

- Weber, Max. *El político y el científico*. España: Alianza Editorial, 1979.
- Xelhuantzi López, María. «¿Qué es un contrato de protección?» Bouzas Ortiz, José Alfonso. *Contratación colectiva de protección en México. Informe a la Organización Regional Interamericana de Trabajadores (ORIT)*. México: UNAM-IIE, 2007. pp. 99-120.
- . *101 años de control sindical en México (1918-2019). El porqué de los bajos salarios y la desigualdad*. México: Cisnegro lectores de alto riesgo, Clavería 22, Espacio Cultural Independiente, COINCIDE A.C., 2019.
- Xelhuantzi López, María. «El sindicalismo mexicano contemporáneo.» González Nicolás, Inés (coord.). *Los sindicatos en la encrucijada del siglo XXI*. México: Fundación Friedrich Ebert, Representación en México, 2006. pp. 13-38.
- Xpertos. «Tipo de cambio promedio anual en México.» 2021. *Xpertos*. Recuperado el 29 de septiembre de 2021. <<https://xpertos.com.mx/planes/pesos-por-dolar/>>.
- Zapata, Astrid. «Todo lo que debes saber acerca del inicio de producción del Chevrolet Onix 2020.» 23 de diciembre de 2019. *Autocosmos*. Recuperado el 5 de junio de 2021. <<https://noticias.autocosmos.com.mx/2019/12/23/todo-lo-que-debes-saber-acerca-del-inicio-de-produccion-del-chevrolet-onix-2020>>.
- Zaragoza, Martha. «Invierte grupo OMA 400 mdp en remodelación de aeropuerto potosino.» 25 de noviembre de 2016. *El Financiero*. Recuperado el 10 de agosto de 2021. <<https://www.elfinanciero.com.mx/bajio/invierte-grupo-oma-400-mdp-en-remodelacion-de-aeropuerto-potosino/>>.
- Zemelman, Hugo. «Pensar teórico y pensar epistémico. Los desafíos de la historicidad en el conocimiento social.» Zemelman, Hugo. *Voluntad de Conocer: El sujeto y su pensamiento en el paradigma crítico*. Barcelona-México: Ánthropos, Centro de Investigaciones Humanísticas de la Universidad Autónoma de Chiapas, 2005. pp. 63-79.
- . «Sobre la situación actual de las ciencias sociales.» s.f. *Archivo Chile*. Recuperado el 5 de octubre de 2020. <http://www.archivochile.com/Ideas_Autores/zemelmanh/zemelman0007.pdf>.
- . *Uso crítico de la teoría. En torno a las funciones analíticas de la totalidad*. México: Instituto Politécnico Nacional, 2009.
- Zuccarino, Maximiliano. «Modelos estadounidense-fordista y japonés-toyotista: ¿Dos formas de organización productiva contrapuestas? Un estudio de caso: trabajadores bolivianos afiliados a la Federación Obrera Local (FOL) en la primera mitad del siglo XX.» *Historia Caribe*, vol. VII. No. 21, (julio-diciembre 2012): pp. 197-215.

Bibliografía complementaria:

- Álvarez Saldaña, David. «Prólogo a la edición mexicana.» Marx, Carlos. *El dieciocho Brumario de Luis Bonaparte*. México: Ediciones El Caballito, 2013. pp. 7-24.
- Amparo Casar, María. «En torno al debate marxista sobre el Estado.» *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 44. No. 4, (octubre-diciembre 1982): pp. 1187-1202.

- Arellano Morales, Mario Alejandro. «Las brechas digitales en México: un balance pertinente.» *El Trimestre Económico*, vol. 87. No. 346, (abril-junio 2020): pp. 367-402.
- Bensusán Areous, Graciela y Willebaldo Gómez Zuppa. «¿Puede la reforma laboral de 2012 mejorar la calidad de los empleos de la Industria Automotriz en México? Restricciones en el futuro inmediato.» Álvarez Medina, Lourdes, Jorge Carrillo y María Luisa González Marín (coords.). *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI. Reestructuración y Catching Up*. México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing, 2014. pp. 217-246.
- Carbajal Suárez, Yolanda y Margarito Carbajal Suárez. «Industria automotriz y su importancia en la región del T-MEC.» *Economía Actual*, año 12, no. 3, (julio-septiembre 2019): pp. 25-29.
- Carrillo, Jorge. «Los nuevos modelos productivos y el outsourcing: ¿un camino seguro a la precarización laboral?» Bialakoswky, Alberto L., y otros. *Trabajo y capitalismo entre siglos en Latinoamérica. El trabajo entre la perennidad y la superfluidad*. T. II. México: Universidad de Guadalajara, 2009. pp. 59-67.
- Espinal Betanzo, José Antonio. «Condiciones laborales en la VW de México. Los efectos de la acción sindical (2000-2015).» *Estudios Sociológicos*, vol. 35. No. 105, (septiembre-diciembre 2017): pp. 597-623.
- GMC. «Hummer EV.» s.f. GMC. Recuperado el 16 de marzo de 2021. <<https://www.gmc.com/electric/hummer-ev>>.
- Gutiérrez Arriola, Angelina. «Los trabajadores y la industria automotriz en México.» *Problemas del Desarrollo*, vol. 17. No. 66/67, (mayo-octubre 1986): pp. 155-166.
- Holmes, John. «After the crisis: the competitive challenge facing Canada's automotive industry.» Álvarez Medina, Lourdes, Jorge Carrillo y María Luisa González (coords.). *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI. Reestructuración y Catching Up*. México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing, 2014. pp. 91-106.
- Humphries, Jane y Benjamin Schneider. «El trabajo en el siglo XXI.» *El Trimestre Económico*, vol. 87. No. 346, (abril-junio 2020): pp. 551-563.
- Ibarra, David. «Espejismos ideológicos y realidades: una reflexión mexicana.» *El Trimestre Económico*, vol. 87. No. 346, (abril-junio 2020): pp. 545-549.
- Jessop, Bob. «Globalization and the National State.» Aronowitz, Stanley y Peter Bratsis (coords.). *Reconsidered, Paradigm Lost: State Theory*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2002. pp. 185-220.
- . «Recent theories of the capitalist state.» *Cambridge Journal of Economics*, vol. 1, (december 1977): pp. 353-373.
- Klier, Thomas. «Challenges to the U.S. auto industry.» *Chicago Fed Letter*, no. 200a, (march 2004). Recuperado el 10 de abril de 2020. <<https://www.chicagofed.org/publications/chicago-fed-letter/2004/march-200a>>.

- Klier, Thomas y James Rubenstein. «Who really made your car?» *Chicago Fed Letter*, no. 255a, (october 2008). Recuperado el 11 de abril de 2020. <<https://www.chicagofed.org/publications/chicago-fed-letter/2008/october-255a>>.
- . «Whose Part Is It?—Measuring Domestic Content of Vehicles.» *Chicago Fed Letter*, no. 243, (october 2007). Recuperado el 9 de abril de 2020. <<https://www.chicagofed.org/publications/chicago-fed-letter/2007/october-243>>.
- Leval, Gastón. *El Estado en la historia*. Colombia: Otra vuelta de tuerca, 1978.
- Malovays Sandoval, Gabriel Everaldo. *Implementación de proyectos para el lanzamiento de nuevos vehículos en plantas de ensamble de General Motors de México S. de R.L. De C.V. (Informe de Memoria de Experiencia Profesional para obtener el Título de Ingeniero Industrial)*. México: IPN, 2009.
- Marx, Carlos y Federico Engels. *La ideología alemana*. México: Ediciones El Caballito, 2013.
- . *Manifiesto del Partido Comunista*. México: Ediciones El Caballito, 2010.
- Montiel Hernández, Yolanda. *Breve Historia del Sindicato Independiente de Volkswagen de México*. México: Fundación Friedrich Ebert, Representación en México, 2007.
- Naidu, Suresh, Dani Rodrik y Gabriel Zucman. «La economía después del neoliberalismo.» *El Trimestre Económico*, vol. 87. No. 346, (abril-junio 2020): pp. 509-524.
- Ortega Expósito, Imanol. «La naturaleza comparativa de los Estudios de Caso: una revisión politológica sobre el estado de la cuestión.» *Encrucijadas*, no. 4, (2012): pp. 81-94.
- Porter, Michael. «Las cinco fuerzas competitivas de le dan forma a la estrategia.» *Harvard Business Review (América Latina)*, vol. 86. No. 1 (enero 2008): 18 p. Recuperado el 4 de mayo de 2020. <https://www.academia.edu/5151135/Las_5_fuerzas_competitivas._Michael_Porter>.
- Ragin, Charles. «El uso de los métodos comparativos para estudiar la diversidad.» Ragin, Charles. *La construcción de la investigación social. Introducción a los métodos y su diversidad*. Colombia: Siglo del Hombre Editores, 2007. pp. 177-212.
- Riquelme, Matías. «La Ventaja Competitiva según Michael Porter. Michael Porter y La Ventaja Competitiva.» 16 de julio de 2018. *Web y Empresas*. Recuperado el 3 de febrero de 2020. <<https://www.webyempresas.com/la-ventaja-competitiva-segun-michael-porter/>>.
- . *Las 5 Fuerzas de Porter – Clave para el Éxito de la Empresa*. junio de 2015. Recuperado el 4 de abril de 2020. <<https://www.5fuerzasdeporter.com/>>.
- Sartori, Giovanni. «Comparación y método comparativo.» Sartori, Giovanni y Morlino Leonardo (comp.). *La comparación en las ciencias sociales*. España: Alianza, 1994. pp. 29-49.
- Seale & Associates. «Reporte de la Industria Automotriz.» junio de 2017. *Seale & Associates*. Recuperado el 13 de abril de 2020. <<http://mnamexico.com/wp-content/uploads/2017/01/Industria-Automotriz-compressed-3.pdf>>.

- SEDECO SLP. «Asegurados del IMSS en Cifras.» junio de 2021. *SEDECO SLP*. Recuperado el 25 de junio de 2021. <<http://www.sedecosl原因.gov.mx/wp-content/uploads/2021/06/Asegurados-Junio-2021.pdf>>.
- . «Indicadores Básicos por Municipio.» 2017. *SEDECO SLP*. Recuperado el 13 de junio de 2021. <<http://www.sedecosl原因.gov.mx/wp-content/uploads/2018/06/Indicadores-Basicos-Municipio-2017.pdf>>.
- . «Las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas en México y San Luis Potosí.» septiembre de 2015. *SEDECO SLP*. Recuperado el 13 de junio de 2021. <<http://www.sedecosl原因.gov.mx/wp-content/uploads/2018/06/Mipymes-Mexico-SLP.pdf>>.
- . «Resultados de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo en San Luis Potosí.» junio de 2021. *SEDECO SLP*. Recuperado el 25 de junio de 2021. <<http://www.sedecosl原因.gov.mx/wp-content/uploads/2021/06/Resultados-ENOE-Junio-2021.pdf>>.
- Tovar Anaya, Gloria Tabatta Carolina. *Alcances y límites del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en el sector empresarial de México. El caso de la industria automotriz 1994-1999 (Tesis que para obtener el Título de Licenciada en Economía)*. México: UNAM, 2002.
- Uvalle Berrones, Ricardo. «Las políticas públicas en el arquetipo de la gobernanza democrática.» *Reforma y Democracia*, no. 50, (junio 2011): pp. 167-190. Recuperado el 29 de agosto de 2019. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=357533682006>>.
- Vargas Escobar, Eduardo. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018.
- Virno, Paolo. *Gramática de la multitud*. España: Edit. Traficantes de Sueños, 2003.
- Xelhuanzi López, María. *La democracia pendiente. La libertad de asociación sindical y los contratos de protección en México*. México: Sindicato de Telefonistas de la República Mexicana, 2000.
- Zemelman, Hugo. «Acerca del estudio del Estado: notas metodológicas.» *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 41. No. 3, (julio-septiembre 1979): pp. 1041-1048.