



III. Las proveedoras del ramo automotriz en Puebla frente a los desafíos de la pandemia del COVID-19: Una aproximación inicial cualitativa¹

Dulce Gabriela Paz Juárez² *Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*

Ada Celsa Cabrera García³ *Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*

Introducción

El presente trabajo retoma la premisa de que “La industria de autopartes en sus orígenes, en muchos casos, fue el reino de la mediana y pequeña industria, independiente, especializada en productos detallados y específicos.” (Juárez, Lara, Bueno, 2005, p.74). Esto muestra que estas empresas han tenido un rol importante, principalmente por su “capacidad de sentar las bases para obtener desarrollos tecnológicos autónomos y en su indudable capacidad para generar empleos” (Juárez et al., 2005, p.76). Si bien con el paso de los años algunos de los fabricantes de autopartes se fueron consolidando como grandes empresas, otros desaparecieron. Aún existen algunas empresas pequeñas y medianas a pesar de las dificultades con las que se han encontrado para establecer contratos con las grandes ensambladoras como su falta de tecnología e innovación y la competencia que encuentran en el mercado que cada vez es más amenazante.

En la mayoría de los casos, entre las pequeñas empresas se han diseminado las condiciones laborales y los lineamientos técnicos de las grandes ensambladoras, no obstante, se da un caso particular en el *Outsourcing*. Este sistema provoca que aparentemente las empresas encuentren ventajas en la reducción de sus gastos, no obstante, se precarizan cada día más las condiciones laborales mediante la implementación de subcontrataciones, con ellas se ha aumentado la incertidumbre, con salarios más bajos, ausencia de contratos a largo plazo, con prestaciones casi nulas

1 Este trabajo de investigación presenta un avance del trabajo de tesis doctoral que lleva por título: El papel de las pequeñas empresas que giran en torno a las grandes: El caso de las proveedoras de Puebla.

2 Dulce Gabriela Paz Juárez es estudiante del programa de doctorado en Economía Política del Desarrollo del Centro de Estudios del Desarrollo Económico y Social, en la Facultad de Economía en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP).

3 Ada Celsa Cabrera García es profesora-investigadora titular del Centro de Estudios del Desarrollo Económico y Social de la Facultad de Economía de la BUAP.

y sin contar con retiros ni fondos de pensiones, esto se traduce en hiper-flexibilidad en las contrataciones.

Todos estos factores han tenido repercusiones no únicamente en los trabajadores de ciertas industrias, sino que se ha diseminado ampliamente, teniendo efectos nocivos en la sociedad en general. En algunas de estas pequeñas y medianas empresas surge un fenómeno distinto, ya que no siempre pueden implementar este sistema de subcontratación debido principalmente a los recursos económicos limitados con los que cuentan, su baja capacidad técnica y sobre todo que les resulta más costoso pagar este servicio de subcontratación, que involucra a una tercera empresa, en lugar de simplemente contratar trabajadores por su propia cuenta. Esto no significa que las condiciones laborales son mejores, sin embargo, existe una relación directa con la fuerza de trabajo de la empresa. Por lo que el profundizar, y acercarse a la realidad para poder conocer dicha situación es uno de los puntos de interés de esta investigación.

Este análisis hace un esfuerzo por teorizar una forma de subordinación que, si bien no es nueva, poco se ha escrito sobre ella. El modo de producción capitalista ha propiciado estas transformaciones, donde el capital encuentra nuevas formas de apropiación de valor. En el caso de las denominadas Cadenas Globales de Valor (CGV) se manifiesta por medio de dos empresas de distinto nivel, las pequeñas empresas en la mayoría de los casos laboran en función de las grandes, por lo cual quedan a expensas de la forma de trabajo, de las decisiones y de las condiciones que las grandes establezcan.

En este trabajo, observamos que una problemática de tal tipo se presenta, a nivel general, en la industria automotriz y de autopartes, así como en los servicios vinculados a ella y, a nivel particular, en el caso del clúster de empresas vinculado originalmente a la armadora de Volkswagen en Puebla, al que actualmente se ha agregado la presencia de la armadora Audi.

Entre las empresas instaladas en la ciudad “hay varias MIPYMES que requieren del apoyo en capacitación y certificación para el desarrollo del clúster de proveeduría con las armadoras Volkswagen y Audi (...)” (Hernández, 2021). Sus debilidades como empresas particularmente se caracterizan por ser las mismas: falta de capacitación, de tecnología, de adaptabilidad y de capital para poder crecer.

Con respecto a las proveedoras, se encuentran fabricantes de partes automotrices nivel 1. Estas proveedoras abastecen principalmente a las armadoras Volkswagen y Audi, sin embargo, algunas también suministran a otras ensambladoras del país, mientras que un subgrupo de estas al mismo tiempo son exportadoras. Entre



los problemas más conocidos que estas empresas proveedoras han enfrentado ante la pandemia, se encuentra el retraso de los pagos de las grandes ensambladoras. Los afectados argumentan que para recibir el pago que adeudan las ensambladoras, les imponen un proceso tardado y burocrático, donde ahora más que nunca bajo la situación económica no pueden resistir, esto ha afectado a empresas poblanas y sus subcontratistas, que en su mayoría se dedican al abastecimiento de equipos y materiales, y algunas otras prestan servicios de diferente índole. Debido a esta situación, algunas de ellas han tenido que vender inmuebles para poder salir adelante y seguir con su producción (Gutiérrez, 2020).

Se considera que el contexto de la pandemia hace mucho más explícita la subordinación y dependencia que existe entre empresas, en particular, en el ramo automotriz. Esta investigación busca realizar un análisis a partir del uso de categorías propias de la crítica de la economía política y ubica, en su primer apartado, la manera en que las relaciones interempresariales al interior de las CGV dominantes en distintos sectores, están caracterizadas por condiciones de subordinación y dependencia. Esto último, se observa claramente al analizar las cadenas de valor que se configuran en las industrias: automotriz y de autopartes, así como los distintos servicios vinculados a ellas. En el segundo apartado, se mencionan las principales estrategias metodológicas para tener un acercamiento inicial a la manera en que se expresan esas relaciones en la especificidad del clúster ubicado en Puebla, planteando para ello un conjunto de entrevistas semiestructuradas, realizadas a trabajadores vinculados a esas actividades, con el objetivo de conocer su experiencia ante el actual contexto de pandemia. En el tercer apartado, se analizan, desde la perspectiva teórica propuesta, parte de las respuestas obtenidas en ese conjunto de entrevistas. Finalmente, se presentan algunas conclusiones y recomendaciones preliminares de la investigación.

Subordinación y dependencia interempresarial: el caso de las CGV

El sistema económico actual ha logrado adaptarse mediante diferentes reconfiguraciones con la finalidad de conseguir su propio beneficio. Y, si bien una característica que parecía fundamental dentro de las fábricas era un número relativamente grande de trabajadores, a lo largo de la historia se ha demostrado que no parece ser una condición necesaria, pues se han creado empresas pequeñas, con un número reducido de trabajadores que reproducen mecanismos similares pero que no obtienen resultados iguales. Estas empresas producen mercancías en busca de su venta para la obtención de plusvalía, sin embargo, esta es mucho menor en proporción con la



que obtienen las grandes empresas. Por otro lado, la relación que existe dentro de estas pequeñas empresas entre empresario y obrero también parecen ser distinta.

Anwar Shaikh señala lo siguiente:

En el capitalismo moderno se dice que unas cuantas empresas poderosas dominan cada industria, y que, al restringir el producto y elevar los precios, pueden redistribuir los ingresos a su favor a costa de los trabajadores y de las pequeñas empresas (1990, p.59).

Este economista hace visible la relación desfavorable de los trabajadores de las pequeñas empresas en el encadenamiento productivo, donde se observa que, las más grandes y poderosas se ven fuertemente favorecidas, ya que tienen la posibilidad de condicionar a los más pequeños.

Otro teórico social contemporáneo, David Harvey, habla a grandes rasgos sobre la relación desigual entre empresas de distinto tamaño. Harvey, quien ha profundizado sus estudios en geografía moderna, entre sus numerosos estudios menciona:

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

Este es un ejemplo muy ilustrativo en el que se puede ver que las relaciones que han surgido entre empresas no son ajenas al crecimiento de la gran industria a lo largo de la historia. Por el contrario, esta ha sacado ventaja de tales relaciones, reproduciendo condiciones desfavorables para la fuerza de trabajo. Harvey realiza un guiño al pasado, haciendo referencia a las fábricas de camisas para ejemplificar a una lista de obreros casi invisibles en la manufactura. Posteriormente, hace alusión al ejemplo asiático en la rama automotriz, en el que las proveedoras de autopartes encuentran grandes desigualdades y donde las pequeñas se llevan la peor parte.



En el mundo hay diversas empresas, en especial en la industria automotriz, que funcionan hoy en día de la misma manera, agravando los problemas que ya se hacen evidentes, con una gran red de subcontratistas en el sector de autopartes y de prestación de servicios, donde al parecer lo que unos ganan otros lo están perdiendo. Esto es el resultado de una lucha incesante por la obtención de plusvalía disponible, ya que entre las grandes y las pequeñas empresas que giran en torno a las primeras existe una transferencia de valor favorable principalmente para las grandes. Por otra parte, los obreros cada día tienen menos oportunidades de manifestar sus necesidades.

Desde el lado latinoamericano, quienes abordan este tema han analizado lo siguiente:

Los pequeños negocios constituyen una parte fundamental de las fuerzas empresariales al finalizar el siglo, el surgimiento de las economías de escala con la megaempresa en vez de desplazarlas dio origen a nuevas formas de asociación entre diferentes estratos de empresa (Ruíz, 1995, p.31).

Por ello, hacen hincapié en que, sin importar el tamaño de las empresas, se da una fuerte conexión entre ellas, donde las grandes no sustituyeron a las pequeñas, ya que generalmente tenían una producción de mercancías diferente con precios más elevados. A pesar de ello, las pequeñas empresas pueden llegar a funcionar como proveedoras para completar el ciclo de producción de las grandes. La relación ventajosa entre pequeñas y grandes empresas no ha sido totalmente visibilizada, situación que debe ser observada y estudiada ya que es de gran relevancia, principalmente debido a que existen en América Latina y en particular en México, una gran cantidad de empresas que entablan estas relaciones con un sinnúmero de variantes.

Las CGV se han insertado con facilidad bajo un discurso dominante que promueve su desarrollo y crecimiento, en relativamente poco tiempo se han expandido ampliamente con ayuda de los Estados y los organismos internacionales. En esta parte, se hace una reflexión bajo el discurso que promueve sus múltiples beneficios para posteriormente dar pie a lo que será una postura crítica hacia las mismas. Esto con la finalidad de reflexionar sobre la subordinación y la relación capital trabajo que se da en ellas. En la mayoría de las investigaciones sobre las CGV se entrecruzan temas como desarrollo, crecimiento, escalamiento social, empresas e inversión extranjera, destacando su potencial productivo. Sin embargo, son pocos los que observan a estas cadenas desde una perspectiva crítica integrando un análisis complejo en el que se interesen por mostrar sus limitaciones.



Las CGV están conformadas por grandes empresas que en su mayoría instalan filiales en países diferentes a su país de origen. Generalmente, esta situación hace que surjan relaciones entre proveedores e intermediarios públicos y privados, esto con el objetivo de aumentar las exportaciones. Por lo tanto, se establece una fuerte dinámica entre actores locales y globales ya que interactúan entre grandes empresas y aquellas que por lo general son de menor tamaño y que funcionan como sus proveedoras. Las CGV llevan a cabo funciones de producción y distribución de mercancías, teniendo grandes flujos de valor agregado dentro de ellas. Además, numerosas investigaciones han establecido que el comercio mundial tiene que ser estudiado involucrando a empresas multinacionales y sistemas de gobernanza, ya que es ahí donde surgen acuerdos, se dan contrataciones y se establecen redes de abastecimiento. Las pequeñas empresas que se involucran en estas cadenas tienen un papel importante debido a que manejan los recursos de la región y cuentan con el conocimiento para su uso en la producción (Gereffi, Humphrey, Kaplinsky, Sturgeon, 2001).

Las CGV han surgido en diversas industrias, como se señaló previamente, la automotriz y la industria de autopartes son un ejemplo claro de ello, principalmente con una fuerte relación entre la proveeduría y el ensamblaje.

Para ser concretos: si bien en general se asume que productos vinculados a la cadena de autopartes-automotriz y a la electrónica, en particular en la de semiconductores, por ejemplo, son mercancías altamente sofisticadas a las que deberían aspirar los territorios para lograr un proceso de escalamiento (...) (Dussel, 2018, p.52).

Como puede notarse estas CGV pueden verse reflejadas en procesos de desarrollo y crecimiento en las regiones donde se encuentren. “En las GVCS de manufactura avanzada, como las industrias aeroespacial y automotriz, el entendimiento de las capacidades nacionales y de las posibilidades de mejora internacionales (...)” (Gereffi, 2018, p.30), por ello, son una constante perseguida por los países que las acogen.

Existe evidencia de que estas cadenas, más allá de aportar al desarrollo económico y social de las regiones, en realidad están contribuyendo a formar cadenas de subordinación y dependencia entre las empresas que participan. Es importante enfatizar que un gran porcentaje de aquellos quienes laboran en estas empresas son mujeres, las que son aún más vulnerables, ya que reciben salarios bajos. Las grandes empresas trasnacionales son las que tienen el control y por lo tanto deciden en mayor parte las actividades que se realizan en la producción. Se debe tener en cuenta



que los países del sur son realmente productivos tanto o igual que los países del norte, rechazando la idea de que los trabajadores del norte deben tener mejores salarios por su mayor productividad (Sewlyn, 2018).

Los elementos de interés de esta investigación se centran en descubrir la realidad de las pequeñas y medianas empresas que participan como proveedoras con las multinacionales, ante el entono de la pandemia. Sobre todo, porque da la pauta para profundizar en el estudio crítico de las condiciones actuales, esto da un punto de partida desde el que se pueden investigar las relaciones entre empresas, capital y trabajo.

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

El 'secreto interno', del beneficio capitalista es la capacidad del capital para cosechar una mayor porción del valor de la fuerza laboral de los trabajadores (plusvalía) que el costo de su compra inicial. Las empresas pueden incrementar la plusvalía apropiada de los trabajadores por medio de tasas crecientes de (a) extracción de plusvalía relativa (intensificación de la jornada laboral); (b) extracción de plusvalía absoluta (alargamiento de la jornada laboral); (c) inmigración (reduciendo los salarios) o (d) superexplotación (pagando salarios que no satisfacen los requerimientos de subsistencia de los trabajadores) y /o combinaciones de (a-d) (Sewlyn, 2018, p.77).

La degradación implica disminuir considerablemente el bienestar físico de los que participan en este proceso, eliminando tiempo de recreación, deteriorando tanto el aspecto físico como el mental, donde la salud se ve fuertemente afectada por las jornadas de trabajo.

Si bien existe una mirada en la que se afirma que estos encadenamientos participan en el desarrollo económico al colocarse en diversas regiones, es necesario considerar que estas interpretaciones de las relaciones entre empresas, naturalizan y ocultan las relaciones capital-trabajo desde las consideraciones de las estrategias de las empresas de acumulación de capital y ocultan la lucha entre firmas dentro de las CGV para retener o capturar el valor (Sewlyn, 2018). Esta lucha se lleva a cabo por las grandes empresas que lideran el mercado y la producción de mercancías.

En suma, los gobiernos de varios países también han jugado un papel determinante en ello. Han dejado claro que se beneficia a las grandes transnacionales generando condiciones normativas que permiten mantener una oferta de mano de obra barata (Sewlyn, 2018).

Por otro lado, es momento de profundizar en este tema y hacer visibles las relaciones desiguales que existen entre empresas. En la mayoría de análisis convencionales, se menciona que tanto grandes empresas como sus proveedoras resultan mutua-



mente beneficiadas, no obstante, la realidad es que inclusive quienes han defendido a estos encadenamientos, tienen presente que “(...) las ganancias económicas no se transfieren de modo automático a los pequeños propietarios, las Pymes y los hogares locales debido a las asimetrías de poder que están incrustadas en muchas relaciones de las GVCS” (Gereffi, 2018, p.38). Las grandes empresas transnacionales son las dominantes en las CGV y, como se ha observado, en gran medida son las más beneficiadas.

“El poder de la GVC es ejercido por las empresas líderes.” (Gereffi, 2018, p.14). Por lo que, este poder ejercido en las proveedoras (pequeñas y medianas empresas), se traduce en el dominio sobre la toma de decisiones y la apropiación de valor, esto es un fuerte incentivo para que las grandes empresas depositen sus capitales en otras regiones, estableciendo filiales en diversas zonas.

Además, es importante señalar que:

Las empresas líderes gobiernan las CGV por medio del establecimiento e imposición de una serie de requerimientos a las empresas proveedoras –incluyendo especificaciones en el producto, condiciones en la producción, tiempos de entregas y, lo más significativo, precios. Las empresas líderes se han concentrado cada vez más en sus ‘competencias centrales’- áreas donde ellas poseen o tienen establecida una ventaja competitiva frente a otras empresas líderes y/o donde ellas pueden establecer fuertes relaciones sobre los proveedores (Sewlyn, 2018, p. 80).

Así pues, al establecer sus normas o reglas sobre las proveedoras, las empresas líderes se conceden a sí mismas muchos más beneficios a costa de las otras.

Desde esta perspectiva teórica se intenta poner en evidencia que son las grandes empresas transnacionales las que ejercen un fuerte control sobre las demás, condicionando a las proveedoras para poder participar en estos encadenamientos por medio de diversas restricciones. La posibilidad de disminuir la dependencia de los proveedores hacia las grandes empresas parece algo sumamente complicado, al mismo tiempo que una mejor distribución del valor que se produce en estas cadenas también se aprecia como algo casi imposible.

Sin embargo, lo que se busca es analizar las condiciones que surgen en estos encadenamientos, tomando en cuenta la relación de las proveedoras de autopartes con la gran ensambladora automotriz, bajo los conceptos que se han presentado de la CGV. En el entorno actual de pandemia parecen haberse hecho más profundas estas relaciones, por lo que se considera importante cuestionar su funcionamiento, así como las acciones que se deben tomar para que estas relaciones mejoren. Esto sin perder de vista las condiciones laborales que se dan dentro de las empresas, ya que



es el trabajador quien, en la mayoría de los casos, se ve afectado por ese entramado global de dependencia y subordinación entre empresas.

Estrategias, herramientas y procedimientos de investigación

Entrevistas

Se presenta un acercamiento a la industria automotriz, de autopartes y de servicios en Puebla frente a la pandemia, los cambios y las transformaciones a raíz de ella. Dentro de este acercamiento, se hace un esfuerzo por realizar una reflexión en conjunto con la teoría y las experiencias de los trabajadores de dichos ramos. Se realizaron entrevistas exploratorias semiestructuradas, gracias a la colaboración con trabajadores provenientes de las proveedoras o de la ensambladora misma, lo que permitió recopilar información valiosa.

Si bien la metodología cualitativa es subjetiva y se realiza en términos más abstractos, permite adentrarse de forma más dinámica a la investigación. En esta etapa de la investigación se consideró pertinente el uso de métodos cualitativos, ya que son estos los que permiten un acercamiento más próximo con la realidad, además, generan una interacción directa con las personas, quienes a través de entrevistas y preguntas particulares han proporcionado información importante sobre los temas de interés e inclusive por medio de sus testimonios brindan información adicional.

En la realización de las entrevistas los trabajadores narraron algunas vivencias en las que se hace un acercamiento al análisis de la Cadena Global de Valor, a partir de esta información, se analizó la relación que existe entre empresas, pero sobre todo la manera en que se expresa la relación capital-trabajo en esas industrias, misma que pone sobre la mesa momentos de tensión frente a la pandemia que expresan en gran medida la teoría planteada por los autores previamente presentados. Aunque son puntos distintos que analizan condiciones particulares puede notarse que las narraciones y hechos se entrecruzan entre sí.

En relación con la metodología, cabe señalar que se estableció el contacto con los posibles entrevistados por medio de herramientas tecnológicas como redes sociales y aplicaciones, como WhatsApp y Zoom, así como por llamadas telefónicas. Las entrevistas se desarrollaron vía telefónica, ya que a los contactos que accedieron a ellas les pareció más fácil y todos contaban con un dispositivo móvil. Por otra parte, se preguntó por el consentimiento del entrevistado para grabar dichas entrevistas, lo que permitió que la investigación se realizara en un clima de confianza y empatía que permitió que los primeros entrevistados, en algunos casos compartieran otros



contactos⁴. A pesar de que se tuvo que lidiar con desafíos como la mala conexión o el ruido del audio, se obtuvo información muy valiosa.

Se realizaron entrevistas semiestructuradas, con la intención de tener preguntas específicas dirigidas a los temas de interés, sin embargo, en algunos casos, cuando se observó la posibilidad de dar apertura hacia otros elementos que también aportaran a la investigación, se fomentó un diálogo más abierto.

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

La primera persona que se entrevistó fue una trabajadora de una empresa dedicada al outsourcing, ella mostró una gran accesibilidad y apertura al contar su experiencia. Además, proporcionó otros tres contactos que fueron entrevistados posteriormente. La segunda persona entrevistada, fue un trabajador de la ensambladora, el ambiente fue natural y se dio la entrevista con mucha empatía, comentó situaciones interesantes para la investigación. La tercera, fue una trabajadora de una empresa que ofrece servicios de lavado, que, si bien fue un poco más reservada, narró su experiencia durante la pandemia. La cuarta, fue un trabajador de una paquetería que al inicio de la entrevista parecía un poco tenso, pero con el paso de las preguntas fluyó y contó sucesos importantes. La quinta persona, fue otra trabajadora de la empresa de lavado, quien fue la más reservada durante la entrevista, sin embargo, hizo alusión a información que corroboró lo que los entrevistados anteriores habían señalado.

Tras realizar las entrevistas, se encontraron elementos que refuerzan lo que se plantea en el apartado teórico. Es importante mencionar que las entrevistas no pretenden ser un instrumento estadístico, se trata de un ejercicio exploratorio que busca un acercamiento a las condiciones por las que atraviesan los trabajadores de la industria automotriz frente a la pandemia.

Mapeo

Por otra parte, se realizó un mapeo, cuyo objetivo fue ubicar a las empresas en un espacio físico por su ubicación, tamaño y sector. En primer lugar, se revisó el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2021 (DENUE) que presenta

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



INEGI. Los datos que presenta son los siguientes: identificación, ubicación, actividad económica, y tamaño. Además, se puede encontrar información por sector y también la cadena de valor en la que participan los diferentes establecimientos, particularmente medianos y grandes, sin embargo, al momento de realizar esta búsqueda, la información es sesgada ya que sólo unos cuantos establecimientos la tienen registrada. Todos los datos que se encuentran en este directorio son validados por INEGI e incluye más de 5 millones de establecimientos

La búsqueda fue larga y exhaustiva no obstante los datos que se iban encontrado no bastaban para el análisis que se deseaba realizar. Esta condición hizo necesario consultar otra fuente, que en este caso fue el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte 2018 (SCIAN).

El SCIAN ofrece información a nivel estatal sobre sector, número de trabajadores, número de establecimientos y personal ocupado. Además, cuenta con títulos y descripciones para cada sector o subsector de la economía. Cada categoría de actividad tiene un código numérico que facilita su identificación en la base de datos. En suma, el título o nombre de la categoría permite ubicar la actividad principal en la que se clasifica y se encuentra toda la información de la actividad que realiza la unidad económica. La descripción inclusive presenta detalles sobre cada actividad. Esta fuente presenta datos sistemáticos y homologados, que produce América del Norte y particularmente México, por lo que cuenta con un marco único en estadísticas económicas. El SCIAN se ha establecido como el clasificador de actividades económicas del INEGI, esto explica por qué el DENUe y los censos comparten las mismas claves. Está compuesto por 20 sectores de actividad, donde se desglosa por sector, subsector, rama, subrama, y clase de actividad, este último es el nivel más desagregado.

La revisión de esta clasificación fue de suma importancia, ya que permite realizar la delimitación por categoría, con esto se logró determinar qué tipo de empresas se iban a incluir en la investigación y el porqué de su elección.

En esta clasificación existe una amplia variedad de empresas en el ramo automotriz y de autopartes, sin embargo, se realizó una búsqueda exhaustiva, donde se revisaron las categorías y se estableció que únicamente se iban a incorporar aquellas empresas dedicadas exclusivamente a la producción de autopartes en la región, dejando fuera aquellas dedicadas a la producción de derivados de petróleo y carbón, como, por ejemplo: lubricantes, aceites o grasas. También se excluyeron aquellas que manejan materiales como vidrio o pintura, o las que producen ceras o champús, así como las dedicadas al comercio al por mayor, comercio al por menor, de autos, camionetas, partes, refacciones y accesorios como, por ejemplo: refaccionarias, comercio ambu-



lante de partes automotrices y talleres mecánicos, esto porque a pesar de que están dentro del sector automotriz, no llevan a cabo producción de autopartes. En suma, se descartaron aquellas que brindan servicios como: almacenamiento, de software, manejo de residuos, alquiler de vehículos o escuelas de manejo, ya que no llevan a cabo ningún proceso productivo de mercancías. Además, se descartó la fabricación para el mantenimiento, ya que no es una autoparte. Y por supuesto, no se incluyeron aquellas dedicadas a la fabricación de automóviles como a la gran ensambladora.

La principal condición que debieron cumplir las empresas seleccionadas para esta investigación fue que se dedicaran específicamente a la fabricación de autopartes, por lo que se incluyó la fabricación de autopartes de plástico y hule, así como las unidades económicas dedicadas principalmente a la fabricación de productos forjados y troquelados a partir de metal, también aquellas que producen maquinaria y equipo como, por ejemplo: motores de combustión interna, turbinas y transmisiones. Además, se incluye la fabricación de alarmas, focos de uso automotriz y partes para vehículos automotores. En suma, las categorías que se tomaron en cuenta son las siguientes:

Tabla 1. Códigos numéricos seleccionados del SCIAN - 2018

Código numérico	Título o nombre de la categoría	Sí se incluye	No se incluye
3260	Industria de plástico y del hule	X	
3320	Fabricación de productos metálicos	X	
3330	Fabricación de maquinaria y equipo	X	
3340	Fabricación de equipo de computación, comunicación, medición y de otros equipos, componentes y accesorios electrónicos	X	
3350	Fabricación de accesorios, aparatos eléctricos y equipo de generación de energía eléctrica	X	
3360	Fabricación de equipo de transporte	X	
4360	Comercio al por mayor de camiones y partes y refacciones nuevas para automóviles, camionetas y camiones		X
8112	Servicios de reparación y mantenimiento de equipo, maquinaria, artículos para el hogar y personales		X
8121	Servicios personales		X
4681	Comercio al por menor de vehículos de motor, refacciones, combustibles y lubricantes		X

Fuente: Elaboración propia con datos del SCIAN (2018), INEGI.



Después de analizar el SCIAN, de realizar la búsqueda y clasificación por ramas y delimitar cuáles son de interés para la investigación, se construyeron mapas para ubicar las unidades económicas en el espacio geográfico.

Resultados

Puebla ha sido una entidad que desde los años setenta marcó un parteaguas en la industria automotriz y de autopartes en toda la región centro del país, con una ubicación perfecta, muy cerca de la capital del país; colinda con estados como Tlaxcala y Veracruz, que son determinantes para la movilidad de mercancías. Durante los últimos años ha establecido convenios comerciales con más de 46 países, se ha visto inmersa en los tratados de libre comercio y participa en acuerdos para la protección de inversiones (Ochoa, 2021).

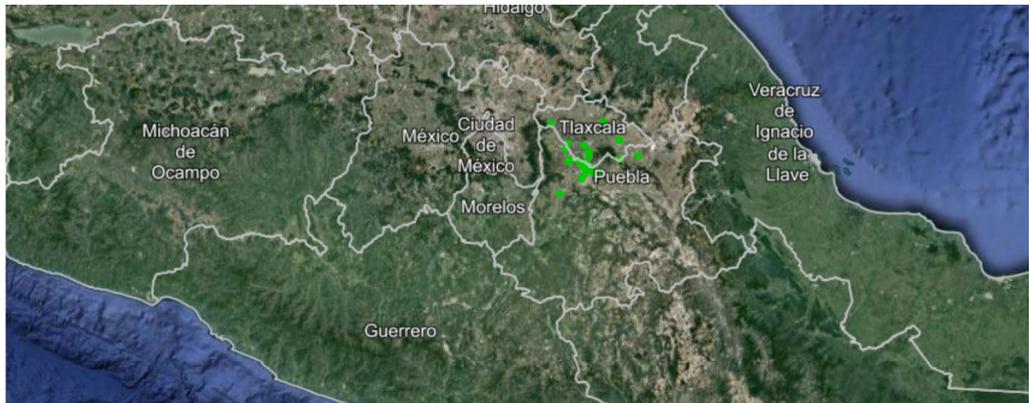
Con respecto a la industria automotriz, es fundamental mencionar que:

Se compone de 44 actividades económicas, de las cuales 33 —el 75%— se realizan en México, y 31 —el 70.5%— en la región Puebla-Tlaxcala. Además, la industria representa el 9.4% del total del producto interno bruto (PIB) estatal y el 40% del PIB manufacturero estatal, para alcanzar una cifra de empleo total, entre el sector automotriz y el de autopartes, de más de 40 mil trabajadores (...) (Ochoa, 2021).

Por otra parte, la ubicación geográfica es primordial para ubicar a las empresas que se analizan, se toma en cuenta al estado de Puebla y al estado de Tlaxcala, porque el corredor industrial oficialmente se encuentra ubicado en ambos estados, sin embargo, también se presentan mapas por cada estado, esto con la finalidad de observar la concentración de empresas en ambos. En la figura 1 se puede observar a las empresas grandes, con más de 251 trabajadores, dedicadas a la producción de autopartes en la zona Puebla-Tlaxcala, que es un número reducido, ya que únicamente cuenta con un total de 66 unidades económicas, 13 en Tlaxcala y 53 en Puebla.



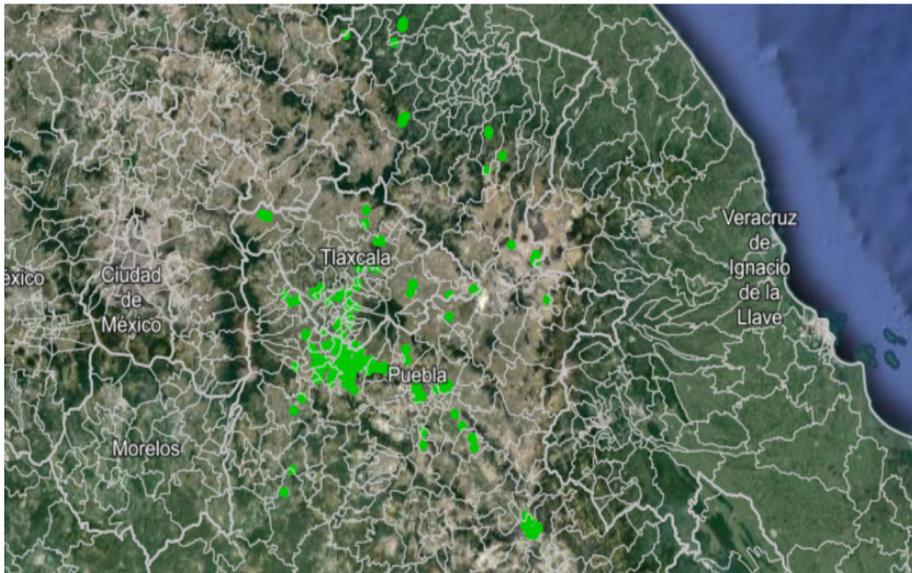
Figura 1. Mapa Puebla-Tlaxcala con grandes empresas de autopartes



Fuente: Elaboración propia con datos del DENE (2021), INEGI.

En la figura 2, se muestra un mapa en el que se han ubicado todas las micro, pequeñas y medianas empresas localizadas en Puebla y Tlaxcala, su número de trabajadores va desde 1 hasta 250, se observa una concentración mucho más abundante de empresas que en el primer mapa, donde inclusive la ocupación territorial es mayor y se encuentran ubicadas en el sur, centro y norte de ambos estados. Con un total de 370 empresas, de las cuales, 52 se encuentran en Tlaxcala y 318 en Puebla.

Figura 2. Mapa Puebla-Tlaxcala con PYMES productoras de autopartes

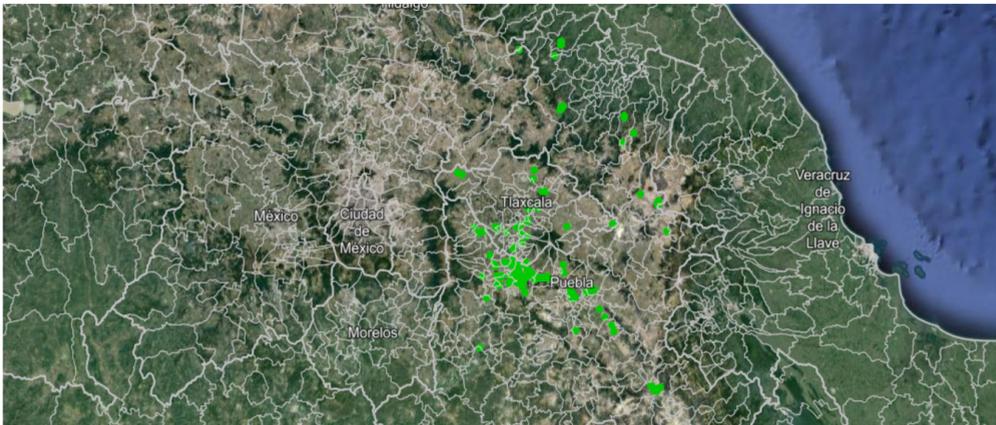


Fuente: Elaboración propia con datos del DENE (2021), INEGI.



En la figura 3, que pareciera similar a los primeros dos, sólo se presenta a las microempresas, con un número de trabajadores que va desde 1 hasta 10, con un total de 246 unidades económicas, por lo que, con respecto al total de empresas, ocupan un número importante las que corresponden a este tamaño. Los municipios en el estado Puebla donde están ubicadas son: Cuautlancingo, Acatzingo, Atlixco, Puebla, Tehuacán, San Pedro Cholula, San Andrés Cholula, Tepeyahualco y Coronango. Los municipios por parte de Tlaxcala, donde se ubican en su mayoría son: Calpulalpan, Tlaxcala, Apizaco, San Pablo del Monte y Zacatelco. Estas empresas se dedican en su mayoría a la elaboración de autopartes de plástico, piezas mecánicas troqueladas, carrocería, motores, focos, herrajes y cerraduras, asientos y accesorios para interiores, bandas de hule y partes de sistema de frenos.

Figura 3. Mapa de Puebla-Tlaxcala con microempresas de autopartes

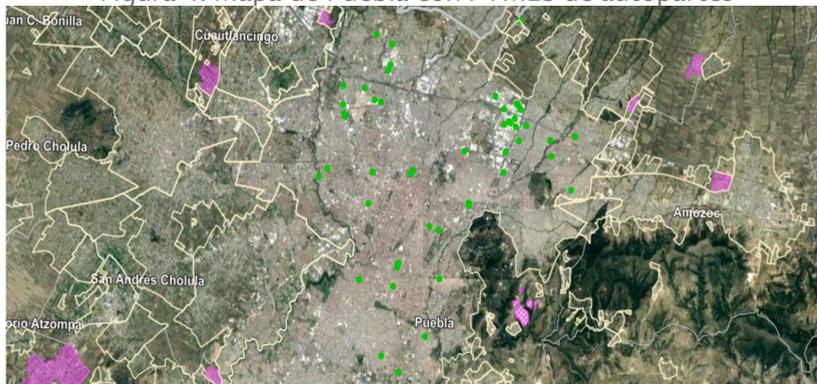


Fuente: Elaboración propia con datos del DENUE (2021), INEGI.

Por último, en la figura 4, se ubican las empresas localizadas únicamente en el municipio de Puebla, empresas micro, pequeñas y medianas con un número de trabajadores que va de 1 a 250, con un total de 53 empresas, la mayoría de ella se encuentran cerca de la gran ensambladora. Su fabricación es diversa, sin embargo, destaca la producción de autopartes de plástico con y sin reforzamiento, asientos y accesorios interiores para vehículos automotores, equipo eléctrico y electrónico, piezas metálicas troqueladas y partes de sistemas de transmisiones para vehículos. Tras la ubicación geográfica de las empresas que son de particular interés para la investigación, se prosigue a analizar su entorno y las condiciones por las que atraviesan a partir de la pandemia, en suma, integrar los testimonios de los trabajadores donde convergen la teoría y la realidad.



Figura 4. Mapa de Puebla con PYMES de autopartes



Fuente: Elaboración propia con datos del DENU (2021), INEGI.

Por otra parte, la Secretaría de Competitividad, Trabajo y Desarrollo en Puebla ha implementado algunos programas para brindar acompañamiento a este sector empresarial, donde se brinda:

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

No obstante, la pandemia ha traído consigo nuevos retos y ha visibilizado circunstancias donde las pequeñas y las medianas empresas están en riesgo, esto debido al paro en la producción y la caída de las ventas que se dio desde finales de marzo hasta mediados de mayo del 2020, el riesgo que han tenido de no sobrevivir es alto, lo que trae consigo un impacto socioeconómico grave. Además, el entorno actual ha ocasionado condiciones particulares donde las proveedoras de la industria automotriz y de autopartes han replicado, casi en su totalidad, las acciones que la gran ensambladora realizó, esto a raíz del entorno que se ha dado y esto ha permitido que la gran ensambladora las condicionara una vez más. Mientras tanto, las corporaciones automotrices de Estados Unidos, en mayo del 2020 presionaron fuertemente a las autoridades en México hasta que el gobierno dio el reconocimiento al sector automotriz como sector esencial. A pesar de la lucha de los trabajadores por postergar el regreso al trabajo en forma presencial, el 15 de junio se vieron en la necesidad de regresar a las fábricas, cuando la pandemia mostraba números alarmantes en contagios.



Varias empresas proveedoras, tras reabrir sus puertas bajo las condiciones gubernamentales de seguir todas las medidas sanitarias, tuvieron que realizar cambios en sus instalaciones que les permitieran llevar a cabo el proceso de forma segura y controlada. Esto las obligó a invertir grandes cantidades de capital. Aunado a lo anterior, fue inevitable que la demanda de autopartes cayera, esto debido a que la producción de automóviles por sí misma se detuvo y la venta de los mismo se desplomó tras el inicio de la pandemia, este entorno ha puesto a varias proveedoras en situaciones muy complicadas, incluso con la posibilidad de un cierre definitivo (Rodríguez, 2020).

Al volver al trabajo en las fábricas, algunas disminuyeron las horas de trabajo, con la baja en los salarios de los trabajadores. Además, algunas contaban con bonos mensuales para sus trabajadores, dependiendo de sus méritos y subsidiaban los gastos de transporte, sin embargo, a raíz de las condiciones y restricciones en México se han eliminado por completo estas aportaciones. Entre las acciones más drásticas y preocupantes se encuentran los despidos, dando de baja a los trabajadores sin previo aviso. Esto debido a que las proveedoras no pudieron sostener los salarios a pesar de que se disminuían las horas de trabajo. En este momento es importante recordar lo que Sewlyn mencionaba, más allá de que estas cadenas generen beneficios, parece que presentan problemas en lo laboral, donde las medidas que se adoptaron más allá de buscar seguridad para los trabajadores y eficiencia para las empresas eran medidas económicas que se ajustaba a la producción, en beneficio de las grandes.

Por otra parte, la información que han presentado los periódicos locales señala que, los trabajadores de la industria automotriz han perdido entre el 40% y el 55% de sus salarios durante la pandemia. Esto ocasionó que los trabajadores, además de la inminente preocupación por el contagio tanto dentro como fuera del lugar de trabajo, tuvieran aún más inquietudes, incrementando la ansiedad, el estrés e inclusive se aumentó el número de problemas familiares (Gutiérrez, 2021).

Esta situación hace alusión a lo que señaló Sewlyn en algún momento, donde parece que la pandemia ha profundizado los daños en la fuerza de trabajo. En este momento de la historia en Puebla lo que es verdaderamente visible son las precarias condiciones laborales. Esto no solo afecta en un sentido económico, sino que además la degradación del trabajo es inminente, el bienestar físico de los trabajadores se ve amenazado no únicamente por el virus SARS-CoV-2, sino que se ven afectados por las condiciones laborales lo que conlleva a disminuir su bienestar físico.

Una trabajadora de la empresa de lavado corroboró lo anterior a partir de su propia experiencia mencionando lo siguiente:



Considero que fue el momento más crítico y de mayor incertidumbre, había muchos rumores, no se sabía por cuanto tiempo o si los despidos llegarían en cualquier momento, la verdad no podíamos hacer nada más que esperar, pero el estrés fue mucho, entendíamos que la producción estaba detenida (Empleada, 2021).

Con respecto a los contratos laborales que se tienen en la actualidad, las empresas de terciarización son en muchos casos las que ahora hacen la contratación, y ahí señalan qué tipo de contrato es, la razón social con la que se da de alta a los trabajadores y en las cláusulas estipulan el puesto, la jornada laboral, los días de pago, el salario base mensual, las prestaciones adicionales y también las prestaciones de la ley. Hoy en día la mayoría de estos contratos tienen una vigencia máxima de un año, generalmente cumpliendo con el término de un proyecto, donde al finalizar el tiempo o el proyecto se decide si se renueva o no.

Estas condiciones laborales han profundizado la precarización laboral y, en su mayoría, la fuerza de trabajo sabe que no son condiciones justas e inclusive muestra inconformidad ante ellas. Sin embargo, en la gran ensambladora la situación es distinta:

(...) hoy en día ninguno de los trabajadores de la ensambladora está contratado por outsourcing, todos estamos contratados directamente por la planta. No obstante, uno de los puntos en contra es que pueden ajustar tu salario dependiendo de las horas trabajadas (Auditor de procesos, 2021).

En contraste con el pasado, la especificidad que adquiere la relación capital-trabajo en la industria automotriz ha cambiado. El outsourcing ha tomado cada vez más fuerza y las empresas de terciarización de personal en Puebla están jugando un papel importante, en ellas se subcontrata a la fuerza de trabajo de empresas que laboran para la gran ensambladora. Estas empresas de terciarización tienen la figura de patrón ante los trabajadores y si bien no tienen una relación directa con la ensambladora ya que son el proveedor del proveedor, son determinantes para las relaciones que actualmente se han establecido. En los últimos meses a raíz del cambio en la ley sobre el outsourcing comienza a cambiar. De acuerdo con el testimonio de una trabajadora, se señala "(...) lo que hacemos es la subcontratación del personal de ciertos clientes. Nosotros somos el patrón legal, el empleado presta sus servicios para el cliente" (Ejecutivo, 2021).

Los que son proveedores directos de la ensambladora, ya sea de prestación de servicios o de autopartes, generalmente hacen licitaciones, esto quiere decir que concursan con otras empresas que también se dedican a las mismas operaciones, esto con la finalidad de evaluar quien produce más barato y quien tiene el mejor



rendimiento. Además, una vez que se establecen los contratos, estos deben cumplir ciertos lineamientos, entre los que destacan “(...) total apertura con sus números, si se les solicita deben mostrar costos de materia prima, de producción” (Auditor de procesos, 2021), “(...) el más básico estar constituidos legalmente como empresa, el más importante cumplir todo en los tiempos que nos solicitan con los estándares de calidad que nos piden” (Coordinadora de procesos, 2021), “(...) piden tiempos de entrega muy específicos y son muy estrictos en ello” (Chofer, 2021).

Además, el entorno ante la pandemia causada por el COVID-19, frente a la caída de la producción y de las exportaciones en el ramo automotriz ha complicado aún más la relación capital-trabajo. Durante los primeros días de la pandemia la ensambladora atrajo la mirada de los ciudadanos al presentar uno de los primeros casos oficiales de COVID-19 entre sus colaboradores, es decir al interior de sus instalaciones. Meses más tarde, a pesar de haber parado sus actividades y luego haberse reincorporado gradualmente, aproximadamente el 2% de sus trabajadores habían dado positivo, lo que provocó alerta dentro y fuera de la planta.

Una vez que se retomó la producción, se implementaron diversas medidas, entre las más visibles se encuentra el recorte de turnos, ya que donde antes se cubrían horarios de 8 horas, se realizaron reducciones a turnos de hasta 4 horas diarias, o se les indicó que solamente asistieran algunos días por semana. Esto ha implicado una fuerte reducción en los salarios de los trabajadores e inclusive en algunos puestos, en especial en el área de producción, manufactura y ensamblaje donde se paga por hora trabajada, lo que ha ocasionado una fuerte problemática entre los trabajadores. Además, quienes participan en las empresas de terciarización, la ensambladora y las proveedoras, tienen una opinión en común donde mencionan que:

La pandemia ha traído consigo grandes cambios, donde muchos de nosotros no estábamos preparados, al principio una vez que terminó el paro, fue muy complicada la adaptación, las medidas de seguridad e higiene se cumplían a la perfección, se realizaban pruebas de COVID diario y se cuidaba mucho el aspecto de no concentrar un gran número de trabajadores en espacios pequeños y al menos que yo tenga conocimiento, no hubo despidos, sin embargo, el recorte de tiempo de trabajo fue evidente y eso involucró (no en mi caso) un recorte en el salario también (Auditor de procesos, 2021).

Por último, una trabajadora de la empresa de lavado hace alusión a lo siguiente “Una vez que regresamos eran jornadas más cortas y con menores salarios, poco a poco se ha ido normalizando todo y nosotros al ofrecer servicios, no realizamos home office. La mayoría estamos dentro de la empresa laborando” (Coordinadora



de procesos, 2021). A partir de los comentarios anteriores se observa que el recorte salarial tras la pandemia en muchos casos fue inevitable, dado que las empresas apenas podían sobrevivir.

Conclusiones

La dinámica de acumulación ante la pandemia pareciera que de alguna forma pone en evidencia un proceso que trae consigo formas que incrementan la desigualdad, al disminuir salarios, quitar prestaciones y generar despidos. Esto ocasiona problemas sociales y económicos y, por otro lado, la dependencia entre empresas se concentra aún más, poniendo en desventaja a un grupo específico de empresas, la pandemia ha sido el escenario perfecto para hacer visible esta situación.

La realidad muestra que las empresas de todos los tamaños atraviesan el mismo entorno, sin embargo, a las ensambladoras, debido a las asimetrías de poder que las CGV propician, se les permite que condicionen a las proveedoras; y si bien estas han sido analizadas por sus condiciones laborales, es evidente que cuentan con pocas posibilidades de tomar decisiones en el ciclo productivo. Ante la pandemia, a causa de la cual se detuvo la producción y las ventas cayeron en todo el sector, se pudo observar claramente que las grandes ensambladoras les adeudan una gran cantidad de capital a las proveedoras. Por ello, a estas últimas, solo les ha quedado resistir dicha situación e inclusive a pesar de ello, han seguido suministrando recursos, ya que, en caso de no hacerlo, es muy probable que las ensambladoras retiren los contratos o proyectos que tienen con ellas. Esto muestra claramente cuáles son las empresas dominantes en las CGV.

Por lo tanto, se puede concluir que es realmente urgente buscar una alternativa que reduzca las condiciones que perjudican al trabajador y a las empresas de menor tamaño, ya que son aquellas que participan en el último eslabón de las CGV donde a costa del bienestar se busca eliminar las pérdidas en la producción. Este análisis pretende describir las condiciones generales sobre la situación que ha sido observada y presentar recomendaciones que serán de utilidad si realmente se busca que las CGV se encaminen y contribuyan al proceso de escalamiento, desarrollo y crecimiento.

La industria de autopartes en algún momento albergó un gran número de empresas de todos los tamaños, la cual se caracterizaba por la producción y el manejo de productos específicos, con el paso del tiempo sufrió cambios y reconfiguraciones, donde han sobrevivido principalmente aquellos que han podido crecer. No obstante, aún sigue siendo un número considerable de pequeñas y medianas empresas y son estas mismas las que generan una importante cantidad de empleos en la región



del clúster ubicado en la zona de Puebla-Tlaxcala. Hoy, al enfrentar los efectos de la pandemia de COVID-19 con un panorama adverso hacia la industria en general, se ven mucho más afectadas las empresas que no son líderes en el mercado. Por tal motivo, se considera de vital importancia prestar atención a estas empresas que participan de manera importante en el ciclo productivo.

Las PYMES han demostrado que son altamente competitivas en el ciclo productivo, sin embargo, cuentan con salarios muy por debajo de la media en comparación con los países del norte. En las pequeñas y medianas empresas al tener en su mayoría un trato directo entre empresario y trabajador, se observa que las condiciones por las que atraviesan son complicadas, aun así, se considera que se debe seguir en la búsqueda de una contratación digna de los trabajadores, con salarios bien remunerados, prestaciones justas y condiciones laborales optimas. Esto no solo puede propiciar el bienestar físico y mental de los trabajadores, sino también puede permitir la contratación de trabajadores más capacitados, los que podrán desempeñar su labor de manera más eficiente, además, su permanencia dentro de la empresa será más larga, lo que se puede traducir en mejoras en la producción, reduciendo tiempo y costos.

Con respecto al ámbito gubernamental y la política industrial, se considera fundamental contemplar urgentemente aspectos como apoyos y créditos para las pequeñas y medianas empresas con requisitos menos estrictos que brinden lo necesario para su crecimiento, donde la tecnología e innovación tengan un papel fundamental. Si bien existen este tipo de programas, se les debe evaluar y dar seguimiento para conocer su eficiencia, ya que es evidente un contraste entre el trato que se le brinda a las grandes empresas y el otorgado a las pequeñas. A las primeras se les han dado condiciones óptimas para su crecimiento, creyendo que son las únicas que contribuyen al desarrollo económico, sin contemplar que las segundas son fundamentales para el mismo.

También se sugiere la intervención de universidades y organismos empresariales que impartan cursos y talleres enfocados a los ámbitos que más requieran estas empresas, los cuales van desde la administración y organización hasta el buen manejo de sus finanzas. Por lo que se propone crear programas de capacitación en diversas áreas, pero no sólo eso, además se tiene que realizar un seguimiento y evaluación de estos programas con la finalidad de analizar si realmente se está generando una mejora en estas empresas.

En lo que se refiere a las políticas públicas, es primordial abordar de manera profunda y especializada aquellas enfocadas a favor de las pequeñas y medianas em-



presas, ya que más allá de que exista un marco regulatorio sobre las mismas, se ha demostrado que éstas quedan en gran desventaja con respecto a las grandes, ya que son estas últimas las que inclusive controlan el tiempo, la cantidad y los recursos materiales para la producción. Por lo que se sugiere se manejen estos recursos por medio de la toma de decisiones de manera más equitativa. Además, con respecto a la falta o a la demora de pagos hacia las pequeñas empresas urge la regulación para que estos se realicen en tiempo y en forma, sobre todo tomando en cuenta el grado de exigencia que las grandes empresas tienen con ellas.

Finalmente, es importante señalar que sería positivo incentivar la unión de las PYMES. Este aspecto se refiere a una red colaborativa entre las mismas, y esto va más allá de trabajar en conjunto para completar el ciclo productivo, se espera que exista alguna asociación empresarial que cuide los intereses y el porvenir de estas empresas.

Referencias

- Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas DENU (2021) INEGI.
- Dussel Peters, E. (2018) Cadenas Globales de Valor. Metodología, teoría y debates. México. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Gereffi, G., Humphrey, J., Kaplinsky, R., J. Sturgeon, T. (2001) Introduction: Globalization, Value Chains and Development. Institute of Development Studies 2001.
- Gutierrez, P. (2020) VW y Audi no han pagado a 8 proveedoras, acusa desarrollo y defensa empresarial. La Jornada de Oriente. Recuperado de: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/vw-y-audi-no-han-pagado-a-8-proveedoras-acusa-desarrollo-y-defensa-empresarial/>
- Gutiérrez, P. (2021) 591. MDD de Inversión Extranjera Directa captó Puebla el año pasado, la cifra más baja desde 2010. Recuperado de: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/inversion-extranjera-2020/>
- Harvey, David. (2010) Guía de El Capital de Marx. Libro Primero. España: Akal.
- Hernández, M. (2021) Ayuntamiento de Puebla abre Centro de Desarrollo e Innovación Industrial para mipymes. El economista. Recuperado de: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Ayuntamiento-de-Puebla-abre-Centro-de-Desarrollo-e-Innovacion-Industrial-para-mipymes-20210228-0067.html>
- Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte SCIAN Hogares. (2018) INEGI.
- Juárez, H., Lara, A., Bueno, C. (2005). El auto global. Desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil. México
- Rodríguez, I. (2020) Fabricantes de autopartes logran acuerdo con el gobierno de Puebla para arrancar. Expansión. Recuperado de: <https://expansion.mx/empre>



[sas/2020/06/02/fabricantes-de-autopartes-logran-acuerdo-con-el-gobierno-de-puebla-para-arrancar](https://www.gob.mx/2020/06/02/fabricantes-de-autopartes-logran-acuerdo-con-el-gobierno-de-puebla-para-arrancar)

- Ruíz, C. (1995). Economía de la pequeña empresa. Hacia una economía de redes como alternativa empresarial para el desarrollo. México: Ariel Divulgación.
- Ruiz, C. (2016) Desarrollo y estructura de la industria automotriz en México. Friedrich Ebert Stiftung. No°6. México. Recuperado de: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/13016.pdf>
- Ochoa, G. (2021) La ubicación y la infraestructura de Puebla, estratégicos para la industria automotriz. Comercio Exterior Bancomex. Recuperado de: <https://www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=348&t=la-ubicacion-y-la-infraestructura-de-puebla-estrategicas-para-la-industria-automotriz>
- Selwyn, B. (2018) Poverty chains and global capitalism. Competition & Change. University of Sussex, Falmer, UK.
- Shaikh, A. (1990) Valor, Acumulación y Crisis. Ensayos de Economía Política. Colombia: Tercer Mundo Editores.



Anexo 1. Formato de entrevista

En la siguiente tabla se muestra el formato de entrevista, en conjunto con las preguntas que se realizaron.

No. De Entrevista: _____ Fecha: _____			
Medio por el que se realiza: _____ Puesto del entrevistado: _____			
Empresa: _____			
Preguntas	Temporalidad	Funcionalidad	Ubicación del objeto de estudio
¿Qué función desempeña usted en la empresa y cuánto tiempo lleva laborando en ella?		X	
¿Podría platicarme más sobre la empresa misma? ¿Desde cuándo se fundó? ¿Qué es lo que realiza y cómo funciona? ¿Está establecida únicamente en Puebla o cuenta con más sucursales fuera del estado?	X		
¿Podría mencionar algunas de las empresas con las que actualmente trabajan?		X	
¿Podría mencionar algunas que tenga relación directa con Volkswagen?		X	
¿Algunas medianas o pequeñas empresas con las que laboren? ¿Sabe aproximadamente cuántos trabajadores participan en ellas?			X
¿Qué requisitos deben cumplir las empresas proveedoras para poder trabajar en conjunto con ustedes y las grandes ensambladoras?		X	
¿Conoce algunas de las cláusulas de los trabajadores en los contratos que realizan? ¿Si es así podría compartir algunas?		X	
¿Han recibido quejas por parte de los trabajadores, si es así podría compartir algunas?		X	
Finalmente, ante el escenario actual donde la pandemia ha traspasado todos los rubros ¿Qué ha ocurrido en la empresa? ¿Ha habido cambios? ¿Qué ha pasado con las proveedoras y las contrataciones?		X	
Ante el paro que realizó Volkswagen, ¿Cómo los afectó?		X	

