

Estructura y recomposición de la industria automotriz mundial. Oportunidades y perspectivas para México.

Structure and Recomposition of the World Automotive Industry. Opportunities and Perspectives for Mexico.

Rodolfo Basurto Alvarez (*) y Guadalupe García de León Peñuñuri (**)

Resumen

El ensayo enmarca la relevancia de las jerarquías en las redes de producción transnacionales de la industria automotriz; el papel de México en el espacio económico del TLCAN en la etapa de recomposición de la localización espacial de las grandes firmas automotrices de Estados Unidos y sus perspectivas frente a un horizonte de dominio de las corporaciones y de los espacios de producción de la región Asia-pacífico.

Palabras clave: industria automotriz, sistemas de producción transnacionales, México.

Abstract

The essays frames the relevance of the hierarchies in the transnational production networks of the automotive industry; the role of Mexico in the economic space of the NAFTA in the recomposition stage of the spatial localization of the great automotive firms from the United States, and their perspectives when confronting a horizon of dominance by corporations and production spaces from the Asia pacific region.

Keywords: automotive industry, transnational production systems, México.

JEL: F21, F23, L16

(*) Universidad de Sonora
Departamento de Economía
Campus Hermosillo, URC
rbasurto@pitic.uson.mx, Tfno 6621884437

(**) Universidad de Sonora
Departamento de Economía
ggarcia@quaymas.uson.mx, Tfno 2592132

Área temática: Integración

Comunicación

1. INTRODUCCION

Desde los años sesenta, con inversiones de firmas japonesas y estadounidenses, se inició el despegue de la región Asia pacífico como región competitiva de la economía mundial. El despunte regional del bloque de países de Asia se debió a la organización de sistemas de producción que estrecharon la relación entre firmas, industrias y países.

Este fenómeno dio pie a la regionalización de las redes de producción globales debido a que se pronunciaron los procesos de integración planetaria de los sectores productivos. Su impacto evidente fue la modificación del peso relativo de las regiones mundiales y la competencia entre los tres grandes bloques comerciales del orbe se liga a la nueva organización transnacional de la producción.

En una ponencia anterior, presentada en la XI Reunión de Economía Mundial, revisamos el caso de la industria de la confección encontrando que este subsector manufacturero se reorganizó mundialmente durante los años noventa para suministrar a los mercados de alto consumo consolidando en poco tiempo un reposicionamiento de los segmentos y de los espacios de organización global de la fabricación del vestido.

En dicha investigación se encontró que las capacidades de cada país y de cada región marcaron procesos diferenciados de escalamiento industrial para los países proveedores de los mercados de alto consumo. A México le correspondió acoger las etapas de fabricación desprendidas de EEUU por efecto de la reorganización de la industria de ese país, lo que derivó en que el socio menor del TLCAN asumiera el rol de país especializado en manufactura de ensamblaje simple en el subsector de la confección de vestido, mientras que en Asia algunos países lograron posicionarse como productores en manufactura de “paquete completo” convirtiéndose en los proveedores mundiales de prendas de vestir de alto valor agregado.

Bajo la premisa de que los sectores industriales tienen comportamientos distintos y con el referente estudiado de la industria del vestido, en este documento se examinan los trazos de la globalización de la industria automotriz, la cual bajo una lógica diferente a la de las redes transnacionales de la industria ligera, ha generado procesos incesantes de interrelación entre países y entre regiones cuyos efectos han sido igualmente favorables en lo que se refiere al despunte y desarrollo de la región Asia pacífico.

En el primer apartado de este trabajo se establece el marco analítico para visualizar el reacomodo territorial de las redes de producción de los segmentos productivos de la industria automotriz a nivel global. En el segundo, se abordan los temas relacionados con el proceso de expansión mundial de la industria automotriz; la estructura de los principales países productores; la generación de empleos; el peso relativo de las regiones en la economía mundial y la importancia de las corporaciones líderes. En el tercero, se describe el papel delimitado de México en el esquema de integración norteamericano, por responder este país a una estrategia continental y de seguridad de EEUU. Finalmente, se plantean hipótesis sobre las oportunidades para México en escalamiento industrial en un marco de transición mundial de esta industria.

2. MARCO ANALITICO.

En el origen de la descentralización por el mundo, los capitales industriales no sólo privilegiaron las ventajas de localización en zonas de mano de obra barata, contribuyendo a forjar la interdependencia del capitalismo actual, sino que consolidaron un régimen de acumulación mundial cuyo rasgo más sobresaliente fue la innovación en la forma de asociación de países de diverso grado de desarrollo. Por un lado, los sistemas manufactureros se asentaron en diversos países con estructuras diferenciadas de producción y bajo esquemas de funcionamiento local-global que respondieron a fenómenos de especialización ligados al grado de dominio de distintos segmentos de la cadena de valor. Por otro, a nivel internacional surgieron sistemas regionales y/o locales cuyo rasgo distintivo fue el desarrollo continuo de la innovación al asentarse en territorios capaces de aprovechar las condiciones de los entornos que los rodeaban y bajo una dinámica sometida a la transformación productiva mundial.

En general, esto ocurre en los países de tradición industrial, donde la localización del capital productivo que vino a reemplazar la localización industrial tradicional se consolidó gracias al desarrollo de sistemas de innovación asociados a la alta inversión en investigación y desarrollo y en los cuales se consolidaron sistemas productivos locales de redes explícitas entre las empresas así como de alianzas estratégicas con industrias innovadoras (Vazquez Barquero, 2000).

En los países rezagados, en términos generales, se arraigaron procesos y segmentos de tecnología intensiva en fuerza de trabajo y de posibilidades más acotadas en escalamiento industrial. En consecuencia, las zonas de bajos salarios se erigen alternadamente en espacios para la globalización de la producción con atributos distintivos de zonas especiales de exportación que funcionan sin desarrollos de fases estratégicas en diseño e innovación.

En conjunto y, a nivel global, se crean tejidos de escala planetaria y de arquitectura cambiante que privilegian el avance de ciertas regiones y de ciertas ciudades en detrimento de otras. En la base de esta realidad los sistemas regionales innovadores, generalmente de regiones desarrolladas, coexisten con sistemas regionales trancos que no superan su etapa formativa principalmente asentados en regiones emergentes.

Los sistemas manufactureros de orden regional responden así a estrategias empresariales eficaces para la formación de cadenas productivas mundiales que funcionan indisociables de varias estructuras industriales de los países y regiones emergentes. De esta manera, se fortalecen los vínculos entre firmas, industrias y países mismos que al repetirse en distintas latitudes con acciones de política hacen que todas las regiones del planeta se parezcan. Sin embargo, no se eliminan las diferencias en lo que concierne al desarrollo de las facetas fundamentales que tienen que ver con segmentos de generación de valor basados en el uso intensivo del conocimiento.

Con este marco analítico, en el presente documento se visualiza el reacomodo territorial de las redes de producción de los segmentos productivos de la industria automotriz (IA) desde la perspectiva que observa el desplazamiento territorial del capital como una vía de *solución espacial* a las crisis de rentabilidad (Harvey, 2003; Silver, 2005) y, complementariamente, bajo el enfoque evolutivo de redes de producción internacional que integran industrias en países y regiones en la etapa de globalización bajo el liderazgo de las empresas líderes (Gereffi, 1999, Ernst y Kim 2002). El documento ofrece un panorama del contexto y los comportamientos de producción y de distribución industrial que enmarcan el papel de México en la dinámica cambiante de

localización espacial ligada a la actual reestructuración capitalista, en la cual la región TLCAN es eje del proceso de reacomodo que se acelera con la crisis económica del 2008-2009.

La importancia que se confiere al análisis de la industria automotor deviene de que esta representa a la actividad central en la revolución manufacturera del siglo XX y ha sido un eje propulsor de los principales acuerdos comerciales supranacionales. Bajo estas premisas, las interrogantes guía son las siguientes: ¿Cuál es la relevancia de la IA para la economía mundial y para los bloques regionales en competencia? ¿Cómo ha influido la IA en los cambios en los estilos de vida y en la transición económica a la era global? ¿Cómo asimila esta actividad la revolución de la información y en qué medida su adaptación al nuevo paradigma la coloca como una industria clave de la era naciente? ¿Qué papel juega en los desplazamientos subregionales y en la formación de clusters de innovación dentro del TLCAN? ¿Es adecuado plantear que su desplazamiento intraregional en Norteamérica es una respuesta a la agresividad competitiva de Asia? ¿Qué ocurre con México? ¿Gana o pierde bajo esta dinámica de reacomodo?

3. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL MUNDO

3.1 Centralidad mundial de la industria automovilística (IA).

Si se quiere contrastar la idea de que la oleada tecnológica de la informática y las telecomunicaciones superará el impacto de las transformaciones asociadas a la revolución del automóvil es conveniente resaltar la contribución de la industria automotriz a la sociedad contemporánea y enfatizar su capacidad para sobreponerse a las crisis recurrentes de acumulación y a la recesión de 2008-2009.

En el año 2011 la producción mundial automotor alcanzó los 80 millones de vehículos incluyendo furgonetas, camiones y autobuses. La industria ocupó en forma directa a 9 millones de trabajadores y actualmente ampara 50 millones de puestos de trabajo en el globo incluyendo los empleos indirectos (OICA, 2011). Se calcula que el valor de la producción de los 9 millones de trabajadores automotrices equivale en magnitud a una sexta economía mundial. La IA sobresale también como pionera en la “creación de innovaciones que luego transformaron radicalmente la organización del proceso de producción manufacturera” (Mortimore y Barrón, 2005) y se le considera un sector fundamental en la gestión de la economía del conocimiento (OICA, 2011; Rivas y Flores, 2007), así como un contribuyente esencial en el dinamismo y el ritmo consistente de la economía mundial (Maldonado, 2009).

Sin embargo, su contribución a la sociedad contemporánea trasciende el campo de la economía debido a que las propuestas organizacionales del capitalismo provienen de esta industria y, también, por su estrecho vínculo con la geopolítica. Es un dato relevante que esta rama sea considerada emblemática de la centuria norteamericana (Silver, 2005: 88), al mismo tiempo que varios analistas coinciden en que la modernidad del siglo XX no sea explicable sin la producción en serie y sin el auge estadounidense.

En este sentido, el declive de EEUU como potencia hegemónica se liga a la caída del fordismo y al ascenso del sistema de producción Toyota, o posfordismo japonés, el cual al combinar la lógica de la producción artesanal con la del fordismo

propicia la expansión de los sistemas de producción transnacionales que favorecen el ascenso de la era del pacífico.

En el libro “La segunda ruptura industrial”, se apunta que la razón del éxito de la producción en serie no fue la lógica de la eficiencia industrial sino los intereses definidos por productores y consumidores, donde “la propensión a invertir en plantas industriales dependía de las perspectivas sobre el grado de utilización de la capacidad y no de la variación del coste de los factores” (Piore y Sabel, 1988).

De esta manera, el auge de EEUU asociado a los estilos de vida que emergen con la expansión del consumo de masas es un punto de referencia para entender también el declive del liderazgo de ese país, y para contextualizar la recomposición de la IA de Norteamérica. Si durante el primer despliegue de esta industria se definen las formas espaciales de la suburbanización residencial de alta dependencia del automóvil y se adopta la ideología civilizatoria de una tecnología liberadora del individuo íntimamente ligada a un patrón industrial de alto consumo de energía y de elevada financiarización de las ventas, es a partir de su segundo despliegue, motivado por la competencia asiática y por la eficiencia del toyotismo, que se abre paso al paradigma de la era de la información y a la estructura del consumo segmentado.

Esta inflexión explica su crecimiento continuo y su alta relevancia para la política de seguridad de los mercados internacionales. En el decenio 1995-2005, según estadísticas de OICA, la IA creció en un 30% y no cesó de hacerlo durante los períodos subsiguientes hasta que logra consolidar una estructura de redes de producción global que se asienta en 40 países del mundo y con mecanismos de distribución en todo el planeta.

Por otro lado, la intervención del gobierno de Estados Unidos que procura proteger a esta industria de la recesión de 2008-2009 permite dimensionar su importancia para la seguridad económica y geopolítica mundial toda vez que la crisis de las hipotecas en ese país puso sobre la mesa la bancarrota y el proceso reestructuración financiera de General Motors y de Chrysler así como la caída de la producción de Ford Motor Company (Mendoza, 2010: 69). Por tal motivo, las tres firmas norteamericanas resultaron privilegiadas en la estrategia de rescate del gobierno de Obama la cual estuvo encaminada a superar la crisis más importante del sistema capitalista después de la gran depresión del veintinueve.

3.2 Expansión mundial de la industria automotor.

El *posfordismo* como modelo tecnoeconómico permite entender el regreso del obrero especializado y con ello la configuración de una forma organizacional ascendente del capitalismo que da paso al desplazamiento de lo nacional por lo global. Representa también el paradigma organizacional que expresa la transición del modo de desarrollo industrial al informacional (Castells, 2000) el cual abarca la etapa de reestructuración de esta industria caracterizada por una sucesión de soluciones tecnológicas y espaciales a las crisis de rentabilidad.

Según Silver, las principales transformaciones en la organización de la producción posfordista sintetizan soluciones tecnológicas a las caídas de la rentabilidad, no obstante, la solución más socorrida para atender este tipo de problemas así como el control de la fuerza laboral no es la solución tecnológica sino la

de carácter espacial, así como la opción que combina la innovación en productos con el desplazamiento del capital a nuevos territorios (Silver, 2005: 52).

El desplazamiento industrial a regiones emergentes se despliega en razón de la existencia de mayores ventajas comparativas pero también en virtud de la introducción de las innovaciones *infocomunicacionales* que eliminan los costos en tiempo y distancia. Así, la evolución de la producción en serie a un sistema de cadenas flexibles rompe el supuesto de la caída inexorable de la IA por efecto de la ola tecnológica subsiguiente. De acuerdo con estos elementos, el sector automotriz puede calificarse de gran contribuyente a la transición a la era informacional toda vez que es fundacional de las estructuras productivas que operan en forma simultánea en los niveles local y mundial.

3.2.1 Estructura de países productores.

Con estas premisas se explica la composición actual de la red mundial en la producción de automóviles estructurada según el peso de los países. La estructura de los diez países productores más importantes de automóviles de finales del siglo XX y el recambio de sus posiciones durante la primera década del XXI deja ver una organización global de la industria donde las áreas especializadas en segmentos de alto valor coexisten con zonas emergentes especializadas en procesos de fabricación intensivos en trabajo.

Los diez países que sobresalen en la producción de automóviles a la llegada del siglo XXI son: Japón, Estados Unidos, China, Alemania, Corea, Francia, España, Brasil, Canadá y México. En ese momento, el más fuerte es Japón, con una producción de 12 millones de automóviles al año, en tanto que México, con una producción de 2 millones se ubicaba en el número diez (Maldonado, 2009:371).

De esta manera, en la jerarquía de las diez potencias de fin de siglo sobresalieron cuatro países considerados pioneros en el impulso y desarrollo del sector automotor (Japón, EU, Alemania y Francia) y seis economías de la semiperiferia: China, Canadá, España, Corea del Sur, Brasil y México.

Dicha estructura cambia una década después. En orden descendente, para el año 2011, los más importantes en la nueva estructura son: China, Estados Unidos, Japón, Alemania, Corea del Sur, India, Brasil, México, España y Francia (OICA, 2012).

Canadá es desplazada en esta última jerarquía de los diez primeros lugares y entra la India en sustitución del principal aliado de los Estados Unidos colocándose rápidamente en el sexto lugar. China, por su parte, se convierte en el gran productor del siglo XXI con un aporte mayor al que suman los líderes del siglo XX (EU y Japón). México se ubica, a su vez, en la octava posición por encima de España y de Francia.

Cuadro 1. Estadísticas de producción mundial de vehículos de los diez principales países productores en el año 2011.

País	Automóviles	Por ciento	Acumulado
China	18,418, 876	22.99	22.99
Estados Unidos	8,653, 560	10.80	33.79
Japón	8,398, 654	10.48	44.27
Alemania	6,311, 318	7.88	52.15
Corea del sur	4,657, 094	5.81	57.96

India	3,936, 448	4.91	62.87
Brasil	3,406, 150	4.25	67.12
México	2,680, 037	3.35	70.47
España	2,353, 682	2.93	73.40
Francia	2,294, 889	2.78	76.18
Subtotal	61,042,561	76.18	76.18
Otros (30 países)	19,050,270	23.82	23.82
Total	80,092, 840	100.00	100.00

Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufactures <OICA.net>, 2012.

3.2.2 *Peso relativo de las regiones.*

En términos de bloques, en esta recomposición sobresale la región de Asia-Oceanía, con una producción de 40 millones 897 mil vehículos en 2010 (52.7% del total) y, con ello, se coloca por encima de la que conjuntan Europa y América.

Asia-Oceanía representa un cambio de 28.8% en su producción en el período de 2009 a 2010, superior al obtenido en promedio por el planeta entero: del 25%. Al interior de este bloque, los países que muestran un crecimiento considerable, de entre 30 y 50 por ciento, entre 2009 y 2010, son: China, India, Paquistán y Taiwán. Al mismo tiempo, en Europa y América, los países de que registran avances importantes son: Austria, Bélgica, Finlandia, Suecia, Bielorrusia, Canadá, Argentina y Chile. Sin embargo, por encima de todos los mencionados, a nivel mundial, los más dinámicos de eso dos años son: Rusia (93.5), Países CIS (81.4), Tailandia (64.6) y México (60.2). El crecimiento de mayor proporción en el período de 2010 a 2011 es de los siguientes países: Austria (45.2), Rusia (41.7), Ucrania (25.9) y Portugal (21.1). México crece 14.4 por ciento.

Cuadro 2. Producción Mundial de automóviles por regiones, 2009- 2011 (Miles).

Regiones	2009	%	2010	%	2011	%	Cambio relativo 2009-2010
Europa	16,967.9	27.5	19,826.1	25.3	21,130.4	26.3	+ 15.6
América	12,562.4	20.3	16,367.4	21.4	17,796.2	22.2	+ 32.2
Asia-Oceanía	31,760.1	51.5	40,924.3	52.7	40,624.6	50.7	+28.8
África	413.4		511.3		541.6		+18.6
Total	61,703.9		77,629.1		80,092.8		+25.0

Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufactures <OICA.net>, 2011 y 2012.

3.2.3. *Generación de empleos.*

En generación de empleos se ratifica la alta participación de las diez naciones que aportan la mayor producción mundial de automóviles (cuadro 3); y sobresale el dato de que varios países que han disminuido su producción relativa (Francia, Italia, Canadá, Reino Unido y España), o bien que mantienen una producción menor a la mexicana (Rusia, Turquía, Tailandia y Suecia), amparan una fuerza laboral superior a la de México. Este indicador deja ver una buena posición relativa de la productividad mexicana, ya que mientras Rusia produjo en 2009 un millón 403 mil vehículos con una planta de 755 mil trabajadores, México casi la duplica al alcanzar 2 millones 345 mil

automóviles con una fuerza laboral mucho más reducida de sólo 137 mil obreros automotrices.

Por otra parte, mientras los empleos creados por los diez principales productores asciende a 5 millones 634 mil 409 puestos de trabajo, los generados por los siguientes diez países productores, asciende sólo a 2 millones 183 mil puestos. Esto indica que las naciones más fuertes conjuntan la fuerza laboral más sólida con más de 200 mil obreros automotrices en cada nación, aunque, también, China, con otro perfil, reúne una fuerza de trabajo incomparable que es equivalente a la de Estados Unidos y Japón juntos.

Cuadro 3. Países con mayor generación de puestos de trabajo en el sector automotriz en el año 2009

Productores principales		Productores medianos	
País	Empleos	País	Empleos
China	1, 605,000 (1)	Rusia	755,000 (3)
Japón	725,000 (5)	Canadá	159,000 (15)
EUA	954,210 (2)	Turquía	230,736 (11)
Alemania	773,217 (4)	Reino Unido	213,000 (12)
Corea del sur	246,900 (10)	Italia	196,000 (13)
Brasil	289,082 (8)	Tailandia	182,300 (14)
India	270,000 (9)	Suecia	140,000 (16)
España	330,000 (6)	Sudáfrica	112,300 (18)
México	137,000 (17)	República Checa	101,500
Francia	304,000 (7)	Polonia	94,000
Subtotal	5, 634,409	Subtotal	2, 183,836

Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufactures <OICA.net>, 2011 y 2012.

En conjunto, los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica), o países emergentes, ocupan los lugares 1, 3, 8, 9 y 18 entre los 20 países productores que más puestos de trabajo generan en esta rama. En total estos países aportan más de 3 millones de trabajadores de la industria automotriz mundial, lo que revela un sustento creciente para la geopolítica mundial y pone sobre la mesa estrategias nacionales que no desdeñaron la atracción de la rama de producción de vehículos de motor para consolidar su fuerza económica.

En resumen, el reordenamiento de la importancia relativa de las regiones mundiales en producción automotriz obedece tanto al desplazamiento del capital por la geografía mundial, como al despegue de nuevas áreas y productos, principalmente de Asia, relacionados con la apertura de mercados en zonas densamente pobladas con grandes reservas de fuerza laboral, principalmente China e India, y no tanto a la dinámica de los mercados desarrollados de gran consumo: “La producción mundial de vehículos descendió en el orden de poco más de doce millones, es decir 16 por ciento entre 2007 y 2009, pero la producción de China aumentó en casi cinco millones de unidades, casi el cincuenta por ciento, en las mismas fechas. China se convirtió en la segunda economía mundial, en el primer acreedor y en el primer mercado automóvil, en el espacio de diez años (Freyssenet, 2011: 304).

Por tal motivo, una evaluación de futuro para esta industria debiera considerar el lento desarrollo registrado en la demanda mundial de vehículos nuevos en mercados saturados de los países más desarrollados así como la expansión del fenómeno de subcontratación y producción en red vinculado a las crecientes fusiones y adquisiciones de las últimas décadas del siglo XX y, por encima de ello, plantear que tales rasgos responden tanto al reordenamiento espacial planetario derivado de la competencia global corporativa, como a la expansión de los mercados de consumo en economías emergentes. Bajo esta lógica, es menester ubicar los aspectos relevantes del reordenamiento espacial visto desde el ángulo de la recomposición nacional y regional en lo que corresponde al predominio de las firmas corporativas.

3.2.4. Corporaciones líderes

En los años sesenta, Estados Unidos era el líder absoluto a nivel global ya que cubría el 51.4% de la producción mundial, al mismo tiempo que su principal competidor, Alemania, sólo aportaba el 14 por ciento. Treinta años después, en 1990, seis firmas controlaban el 54% de la producción mundial: General Motors, Ford, Toyota, Volkswagen, Chrysler y Renault. Para el año 2004, el 86% de la producción se distribuía de la siguiente manera: General Motors 20%, Ford 13%, Toyota 11%, Renault-Nissan 9%, Volkswagen 8%, Daimler-Chrysler 7%, Peugeot 6%, Honda 5%, Hyundai 4% y Mitsubishi 2%. Lo anterior significó una recomposición donde las tres grandes firmas norteamericanas aportaron el 40 por ciento de la producción mundial y las 5 primeras firmas de Asia, (incluyendo la fusión Renault-Nissan), un sobresaliente 31 por ciento.

Para el año 2008, “Toyota ocupa ya el primer lugar en producción (9 millones); General Motors, el segundo (8.9 millones); Ford, el tercero (6 millones); Volkswagen, el cuarto (5.6 millones); Daimler Chrysler, el quinto (4.5 millones); Hyundai-Kia, el sexto (3.8 millones); Honda, el séptimo (3.6 millones); PSA-Peugeot-Citroën el octavo (3.3 millones); Nissan, el noveno (3.2 millones), y Renault, el décimo (2.4 millones). En los lugares 11 al 15 figuran: Fiat, Suzuki, Mazda, BMW y Mitsubishi; todas con más de un millón de autos producidos, y en los lugares 20 a 40 destacan 8 empresas chinas y dos de la India (Maldonado, 2009:372).

Con esto último queda claro que para el año de la crisis financiera mundial la región de Asia domina el horizonte de la producción de la industria automotriz, mientras las grandes firmas norteamericanas registran debilidad financiera y decaimiento en el peso relativo de la producción. Y aunque China muestra ese año ser líder en volúmenes de producción y en contratación de fuerza laboral, la mayoría de sus ensambladoras se enlistan como propiedad de General Motors, de Toyota y de Volkswagen, con lo que se confirma que al mismo tiempo que las firmas asiáticas dominan en crecimiento productivo, la región, a través de China, se convierte en la principal plataforma de producción de las tres primeras firmas representativas de los países líderes de los tres bloques comerciales más importantes del mundo.

Este hecho abrevia la compleja reestructuración de la industria automotriz que mantiene roles diferenciados para los países productores más fuertes los cuales responden a diseños globales: “las empresas automovilísticas para obtener la cooperación activa de los trabajadores y recortar simultáneamente los costes están creando una estratificación geográfica intensificada de la fuerza de trabajo, acorde con

la división centro-periferia, así como con fronteras de género, de etnia y de ciudadanía (Silver, 2005: 57).

Esta autora, en su análisis de los movimientos obreros en la globalización, revela que en su reubicación por el mundo, la industria automotriz, lleva consigo, a diferentes territorios, las contradicciones capital-trabajo. Su estudio abarca la evolución del sector desde su origen hasta el año 2003 y muestra como la conflictividad laboral se concentra primero en Estados Unidos y en Canadá, en los años treinta, después pasa a Francia, Italia, Alemania y España, en los sesentas y setentas, y continúa en los ochentas en Sudáfrica, Brasil y Corea del Sur (Silver, 2005: 59).

Bajo este panorama, desarrolla la hipótesis adicional de un nuevo ciclo de conflictividad por expresarse en los lugares de bajos salarios y rápida expansión del último lustro de los noventa y de los primeros años del siglo XXI, específicamente señala las localizaciones industriales del norte de México y las de China. Por tal motivo es relevante establecer las diferencias entre México y China en cuanto a la organización del trabajo. Un primer aspecto es situar el papel de México en el espacio económico del TLCAN.

4. EL ESPACIO ECONÓMICO DEL TLCAN.

Desde el inicio del TLCAN, en 1994, las relaciones comerciales de México con Estados Unidos y Canadá se intensifican. El sector automotriz juega un rol clave en este proceso no sólo por su contribución a la firma del acuerdo, sino por ser la actividad que transforma el tipo de relaciones transfronterizas entre los tres países (Mendoza, 2010). Para explicar lo ocurrido en el ámbito de la producción automotor en la zona TLCAN se han desarrollado dos visiones opuestas. La primera sostiene que en Norteamérica el desprendimiento de la producción automovilística del país líder a los países seguidores es de mayor significancia a lo que sucede en otros bloques comerciales. A partir de esta visión se crean expectativas sobre la generación de procesos virtuosos y complementarios entre los países.

Estudiosos de este campo registran que en ciertas áreas de maquiladoras de electrónica y de autopartes, las transnacionales han delegado parte de la toma de decisiones a sus plantas en México “algunas de las cuales llegan a tener la condición de socios pares de la matriz en ciertas localidades estratégicas” y son “responsables de la creación de tecnología y desarrollo de productos [que] pueden funcionar como centros corporativos de una región” (Contreras y Rodríguez, 2003: 170).

Otros investigadores discuten las ventajas de la unificación de los países del TLCAN a través del corredor comercial más importante que enlaza las zonas de mayor consolidación en producción de automóviles de las tres naciones: Toronto, Canadá, Detroit, Estados Unidos, Coahuila, D. F., Toluca, Cuernavaca y Puebla. Bajo este esquema, se ve a Ontario, Canadá como la provincia más desarrollada fuera de los Estados Unidos en producción automotor ya que en 2004 alcanzó la cifra de 2.7 millones de automóviles producidos, superior a la de México (Maldonado, 2009: 372).

La segunda visión aduce que las compañías automotrices de Estados Unidos deciden dar un “giro en redondo” y vuelven a casa al comprobar, en su andar por el mundo, cómo las localizaciones elegidas por su mano de obra barata se encarecen en forma relativa con el tiempo. En este sentido, se subraya el liderazgo continental de Norteamérica en la producción americana la cual asciende al 75 por ciento del total, en

tanto que en la zona TLCAN el liderazgo lo sostiene Estados Unidos con el 64.2 por ciento de la producción de automóviles, es decir, Canadá y México aportan el 35.8 por ciento restante (cuadro 4).

Bajo este enfoque, estos dos últimos países descuellan como naciones productoras al pertenecer al territorio del TLCAN y por mantener redes de producción claves en tareas conexas y complementarias y en función de los lineamientos estadounidenses. El principal defecto de este modelo de asociación son las limitaciones predeterminadas para desarrollar una tecnología propia, cosa que si se observa en el modelo asiático gracias al toyotismo japonés y al esquema de transferencia tecnológica de la región que ha dado lugar al surgimiento de firmas automotrices en Corea del Sur y recientemente en China.

Cuadro 4. Producción de automóviles en la zona del TLCAN, 2009-2011(Miles)

País	2009	%	2010	%	2011	%
Canadá	1,490.4	16.97	2,068.1	16.98	2,134.8	15.85
México	1,561.0	17.78	2,342.2	19.24	2,680.0	19.90
EUA	5,731.3	65.25	7,762.5	63.77	8,653.5	64.25
Norteamérica	8,782.9	100.00	12,173.0	100.00	13,468.4	100.00

Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufactures <OICA.net>, 2011 y 2012.

En este orden de cosas es oportuno hacer la reflexión de que la expansión planetaria de la IA aunque se siga basando en el atractivo de la mano de obra barata de regiones emergentes ha mostrado su límite en la medida en que se generaliza la producción basada en el uso intensivo del conocimiento, toda vez que esta forma de generar valor acota el crecimiento sustentado en usos intensivos del factor trabajo, el cual al encarecerse relativamente representa cada vez una fracción menor del costo total. Para los autores que estudian rupturas industriales esto explica el hecho de que en ciertos segmentos productivos se recupere la preferencia del capitalista por producir en empresas de pocos trabajadores bien calificados y mejor pagados establecidas en EEUU que en empresas de muchos trabajadores poco calificados radicadas en países de bajo costo de mano de obra.

Este desplazamiento en dirección contraria al proceso original de descentralización de la inversión productiva cuestiona la tesis de que las ganancias emanan con mayor facilidad de los volúmenes de producción y de las economías de escala creciente; y revalora la base de la utilidad como fruto de la innovación. Cabe decir que el teorema de soluciones tecnológicas a las crisis se visualiza a nivel global desde que el modelo posfordista dio pie a liderazgos en lugares donde se creaba y desarrollaba más valor incluyendo empresas de la periferia que evolucionaron y aprendieron a resolver problemas gracias a las estrategias de las multinacionales en temas de transferencia de conocimiento y de evolución compartida con proveedores locales (Contreras O., y J. Carrillo, 2011: 328).

La lógica señalada se confirma desde la matriz teórica que estudia los movimientos de los trabajadores frente al desplazamiento del capital. Esta visión la provee Beberly Silver quien sostiene que al emerger el movimiento obrero en la IA brasileña y surcoreana en los años ochenta quedó claro que la deslocalización de la producción tenía límites también como solución de largo plazo al problema de control sobre la fuerza laboral. Esta autora considera que una razón poderosa para que las

corporaciones decidieran reconcentrar la producción en las localizaciones abandonadas durante las décadas de los cincuenta, sesenta y setenta fueron los nuevos entornos de rentabilidad doméstica en Estados Unidos:

En el caso de Estados Unidos, los estados situados al sur de los Grandes Lagos son de nuevo un lugar preferente para el montaje de automóviles y la producción de componentes; sin embargo, se evitan los antiguos bastiones sindicales, prefiriendo las pequeñas ciudades hasta ahora ajenas a la producción automovilística (Silver, 2005: 81).

En buena parte, dice esta autora, el regreso a casa se relaciona con el debilitamiento de los sindicatos de la producción en masa en Estados Unidos y con el tiempo transcurrido de desinversión en este territorio.

4.1 México en el esquema de integración norteamericano.

Con el inicio del TLCAN se construye en México el escenario de que el país se ubicaría como el cuarto productor de automóviles a nivel planetario (IILSEN, 2003: 54), estimándose que para 2010 sería el gran ganador de la reestructuración de la IA mundial y alcanzaría una producción de 4.0 millones de automóviles al año (Mortimore, 2005: 17).

La producción registrada ese año de 2.3 millones (cuadro 4), revela que el esquema de integración en el ramo automotriz no dio los resultados esperados no obstante que México fuera considerado un paraíso de localización por su cercanía a EEUU, la infraestructura existente, el acceso a recursos naturales, la reducción de impuestos y aranceles y la simplificación de trámites gubernamentales ofrecidos.

Aun así, en el período señalado se generaron cambios relevantes en cuanto a la organización de las plantas de la IA en México. En lo que se refiere al reacomodo por regiones internas del territorio mexicano, sobresale el desplazamiento industrial del Centro del país (Distrito Federal, Puebla, Morelos, Hidalgo y el Estado de México) hacia la región del Bajío (Aguascalientes, Guanajuato, Jalisco y Querétaro) y a los estados de la Frontera norte de México, principalmente a las ciudades de Ramos Arizpe (1979), Saltillo (1981), Chihuahua (1983) y Hermosillo (1986).

En principio este movimiento obedece a la reorientación de la producción para el mercado de exportación que se acelera con el TLCAN, pero que se construye desde antes, de tal manera que el primer auge exportador se observa en los años ochenta antes de la firma del TLCAN. Finalmente, con el tratado establecido en 1994 las exportaciones se incrementan en una proporción bastante significativa, de 134% entre 1993 y 1997 (IILSEN, 2003: 14).

En los noventas y durante la primera década del 2000 continúa la apertura de plantas, la mayoría en el Bajío y en la Frontera norte. General Motors se asienta en Silao, Guanajuato en 1992; Honda en El Salto, Jalisco, en 1995; Toyota en Tecate, Baja California Norte, en 2004; General Motors en San Luis Postosi en 2007 y Volkswagen en Guanajuato en 2003. Además Ford expande su planta de Hermosillo, Sonora y General Motors en la de Silao.

Cuadro 5. Ubicación de plantas de la Industria Automotriz de México

Empresa	Estado	Ciudad	Año inicio	Producto
Chrysler	Coahuila	Saltillo	1981	Camiones Ram
	Coahuila	Saltillo	1981	Motores
	México	Toluca	1968	Journey,
Ford M.	México	Cuautitlán	1032	Nuevo fiesta
	Sonora	Hermosillo	1986	Fusion, Milan, MKZ (e híbridos)
	Chihuahua	Chihuahua	1983	Motores
GM	Coahuila	Ramos Arizpe	1979	SRX, Captiva, Chevy, HHR,
	Guanajuato	Silao	1992	Monza
	México	Toluca	1935	Escalade, EXT, GMC, Sierra,
	San Luis P	SLP	2007	Avalanche, Pick Up Silverado, Motores Aveo
Honda	Jalisco	El Salto	1995 2007	Accord (deja de producir en 2007) CR-V
Nissan	Aguascalientes	Aguascalientes	1982	Sentra, Tiida, HB y March
	Aguascalientes	Aguascalientes		Motores 4 cilindros
	Morelos	Cuautla	1966	Camiones pick up, Frontier, Tiida
Toyota	Baja C. Norte	Tecate	2004	Tacoma
VW	Puebla	Puebla	1954	Beetle, Jetta, TDI, Sportswagen, nuevo Jetta, Camiones pesados.
	Guanajuato	Silao	2003	Motores de alta tecnología

Fuente: www.amia.com.mx.

El antecedente para que esto ocurriera se registra en las negociaciones del TLCAN donde el gobierno de México prioriza la definición de reglas de origen para garantizar la competitividad territorial en cuanto a atracción de inversión transnacional. De ahí surge el discurso sobre las transformaciones requeridas para la innovación tecnológica el cual se recoge en el documento “La industria automotriz en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte: Implicaciones para México”, del Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República, que trata de resaltar la existencia de una respuesta eficaz del país en utilización de tecnología importada en fabricación de vehículos subrayándolo como un punto clave para concretar el TLCAN (IILSEN; 2003:18).

De esta manera, se fortalece la idea de que con programas de competitividad y de política fiscal sería posible alcanzar la meta de consolidar a México como el país de América Latina más importante en producción automotriz (IILSEN, 2003: 55). Sin embargo, la meta de 4 millones de automotores para el año 2010 no se cumple. Brasil, en cambio, es la nación que casi alcanza la cifra mencionada y con ello el lugar número uno como centro manufacturero de producción automotriz de Latinoamérica contradiciendo el indicador de la clasificación de costos de operación competitivos que lo colocaba por debajo de México. En 2005 los mejores clasificados fueron: China, India, México, Brasil y Estados Unidos; y en 2008, México, India, China, Estados Unidos y Brasil (ProMéxico, 2011).

4.1.1 Producción integrada regionalmente

Durante el período posterior al TLCAN, proliferan en México las plantas automotrices orientadas a la exportación con costos laborales favorables y con adopción de relaciones posfordistas (reglas de trabajo flexibles, rotación de puestos, formación de equipos de trabajo y círculos de calidad). Sin embargo, la imagen de que el acuerdo únicamente institucionalizó una práctica existente no se logra difuminar toda vez que los automóviles y las autopartes representaron los bienes más comercializados entre Estados Unidos y Canadá, entre Estados Unidos y México y entre Canadá y México antes del convenio comercial (IILSE; 2003:57; Drache, 2010).

De este marco contextual se concluye en la necesidad de profundizar en el análisis del funcionamiento regional de la industria automotriz asentada en la zona norteamericana para explicar el dinamismo mexicano durante los primeros años del TLCAN así como su debilitamiento posterior que le impide mantener un ritmo suficiente para alcanzar a Brasil en dinamismo.

En los últimos años, México muestra, en el espacio del TLCAN, el mejor indicador de crecimiento automotriz en comparación con Estados Unidos y Canadá (cuadro 4). Este dato, sin embargo, lo que arroja es el efecto positivo de la integración de este país al modelo de redes manufactureras de Norteamérica, que si bien no le rinde para colocarse como el primer centro manufacturero automotriz de América Latina, si es suficiente para que escale seis posiciones en el ranking de los principales productores de automóviles en el mundo desde la expansión mundial de esta rama.

Su debilitamiento relativo, que va aparejado a su escalamiento mundial, se advierte en el comportamiento de las ramas de automóviles y camiones y de autopartes, las cuales pasan de los lugares 1 y 2 a los lugares 3 y 4 en la relevancia económica de la industria manufacturera de México durante la década 1999-2009 (cuadro 6). Este aspecto revela una pérdida de dinamismo interno que mantiene al país estancado en los lugares 9 o 10 de la producción global sin poder avanzar como se pensó a los lugares 3 o 4. Dicho comportamiento sólo es el complemento de lo que ocurre en EEUU, nación que sigue empujando tanto en capacidad de producción, como en inversión e impulso a la investigación y desarrollo. Inclusive ha mostrado avances en la reducción de brechas en diferencias productivas con México (Harbour Report, 2008).

Cuadro 6. Las cinco actividades económicas con mayor participación en la producción bruta total en el sector de la industria manufacturera en México.

Actividad económica	Participación porcentual		Lugar en importancia	
	Censos 1999	Censos 2009	Censos 1999	Censos 2009
Productos derivados del petróleo	4.8	11.7	4	1
Productos químicos básicos	5.1	8.5	3	2
Automóviles y camiones	10.4	8.1	1	3
Partes para vehículos	5.6	7.0	2	4
Industria de las bebidas	4.4	4.4	5	5
Peso de las cinco primeras actividades	30.3	39.7		

Fuente: INEGI: Principales tendencias de los censos nacionales, en Sojo, E. (2011).

Tomando en cuenta lo anterior, los puntos a estudiar relativos al comportamiento debilitado de la IA en México recaen en buena medida en los aspectos que determinan la configuración del clúster automotriz regional y su papel en el desarrollo nacional. De acuerdo con Unger (2010), la forma de operar de la IA asentada en México, de orientación a la exportación, y basada en el ensamble de partes y componentes importados, ha restringido la afluencia de la inversión, la integración con proveedores locales, así como las características de la competitividad la cual en principio se sustenta en el reducido costo salarial y después en la especialización regional.

Es decir, los efectos virtuosos potenciales que se esperaban de la integración del clúster automotriz en el país no se desarrollan a plenitud o como se hubiera querido en virtud de que el papel de los sectores basados en ciencia y tecnología y de proveedores especializados en bienes de capital es muy limitado. El estudio de los clusters regionales arroja un predominio del clúster “tipo enclave” o de integración incipiente dedicado al ensamble tanto de motores como de automóviles, con insumos importados y, en segundo lugar, una evolución de conglomerados, también de ensamble, aunque de mayor integración con la industria de recursos naturales y/o con la industria siderúrgica de Coahuila y Nuevo León. De la suma de las características de estos dos tipos de clusters en México, destaca como la mayor ventaja competitiva del país el desarrollo de la intensidad de producción en escala y la especialización regional.

Esto último como resultado de que las diferencias originales de base salarial entre las zonas fabriles de la Frontera con las del Centro y del Bajío se desdibujan en poco tiempo dando lugar al imperio de la especialización de localidades por entornos laborales. Así, Sonora, Coahuila y Guanajuato se especializan en ensamble; Coahuila y Nuevo León en laminados de acero; Aguascalientes en motores y Chihuahua en autopartes (Unger, 2010: 152-226).

Lo anterior representa un diagnóstico sintético de cómo se ha dado la configuración regional de las cadenas de valor en la producción automotriz de América del norte. Es decir, México se incorpora a las redes de Norteamérica con tres espacios subregionales para la producción automotor donde lo que prevalece es una tendencia a la homogeneización del modelo de conglomerado exigido a cada localidad por parte de las plantas matrices estadounidense, ya sea que estos espacios sean ciudades, zonas conurbadas y o regiones que incluyen a varias entidades del centro del país, del bajío o de la frontera mexicana.

5.- CONCLUSIONES

En este trabajo se estudió el caso mexicano en el marco de la estructura y recomposición de la industria automotriz mundial revelando como primer elemento que las jerarquías naturales en las redes internacionales de producción operan al mismo tiempo a nivel global y en la escala regional.

El hecho de que México pertenezca a la región norteamericana hizo de este país un espacio competitivo para la atracción de inversión transnacional en el ramo automotriz y, a la vez, un eslabón débil en la jerarquía de la cadena de valor de la zona norteamericana, debido a que su desempeño y reconocimiento de calidad se ha

constreñido básicamente al ensamblaje de vehículos automotor y a la generación de entornos laborales competitivos en algunos segmentos de la cadena de valor.

Lo anterior ocurre en el marco de una recomposición de la industria automotriz mundial que responde tanto al fundamento tecno económico de la producción como a la competencia corporativa y al surgimiento y expansión de los mercados emergentes de Asia y de Sudamérica, donde China y Brasil son ejemplo de capacidad de producción, generación de empleos y atención a los mercados de consumo internos.

La conjunción de los elementos mencionados ha favorecido el despegue de la región Asia pacífico como región altamente competitiva en escala global debido a su mayor capacidad de combinar recursos y factores frente a una organización de la zona TLCAN donde el dominio de las jerarquías de las cadenas de valor es mayor que las que se han desarrollado en Asia. Con esto se deja entrever que el desplazamiento subregional de la inversión en la zona del TLCAN, de caída relativa de Canadá, de reimpulso de la inversión en territorio estadounidense pero sobre todo del auge reciente de México, es una repuesta norteamericana a los desafíos de la competitividad de la región Asia Pacífico.

Entre los aspectos que se pueden apuntar como elementos que marcan la diferencia competitiva entre las regiones mundiales está la combinación del recurso de competitividad laboral con aprendizaje tecnológico y expansión de la demanda. En este sentido, la principal hipótesis a trabajar en investigaciones subsiguientes es el vínculo de una estrategia nacional de política industrial de fuerte orientación de la producción hacia el mercado externo con otra que se defina claramente y apunte con precisión a cubrir el mercado interno con diseños tecnológicos de energías alternativas y nuevos tipos de automóviles. Es decir, las oportunidades reales que se abren para México, ante la actual reactivación de la inversión de las armadoras de Estados Unidos, de Europa y de Asia que, al considerar la productividad laboral mexicana y la especialización de ambientes profesionales en territorios específicos y que han decidido re proyectar la inversión en México, radican no sólo en mantener y consolidar dicha capacidad competitiva en atracción de inversión, sino en redefinir una política industrial que sustentada en proyectos innovadores, entre ellos los de energías alternativas, se reorienta a cubrir el mercado interno y a dar pasos hacia un proyecto de identidad nacional en producción automotriz.

BIBLIOGRAFÍA

ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (2011): www.amia.com.mx, AMIA, México.

CASTELLS, M. (2000): *La era de la información. La sociedad red*, Alianza Editorial, Madrid.

CONTRERAS, O., y J. CARRILLO (2011): "Las empresas multinacionales como vehículos para el aprendizaje y la innovación en empresas locales", Bracamonte, A., y O. Contreras, *Ciencia, tecnología e innovación para el desarrollo económico*, El colegio de Sonora, COECYT, México.

- CONTRERAS, O., y J. RODRIGUEZ (2000): "Apertura comercial y crecimiento económico", Ignacio Almada (comp.), *Sonora 2000 a debate. Problemas y soluciones, riesgos y oportunidades*, Cal y Arena/ EL Colegio de Sonora, México.
- DRACHE, D. (2010): "The end of North American integration as we know it", Oropeza, A., *América del Norte en el siglo XXI*, UNAM, Confederación de Porcicultores Mexicanos, PRO AGRO, México.
- ERNST, D. y L. KIM (2002): Global production networks, knowledge diffusion, and local capability formation. A conceptual framework. *Research Policy* XXXI (8-9).
- FREYSSENET, M. (2011): "Los inicios de la segunda revolución del automóvil. Estrategias de empresas y políticas públicas", Bracamonte, A., y O. Contreras *Ciencia, tecnología e innovación para el desarrollo económico*, El colegio de Sonora, COECYT, México.
- GEREFFI, G. (1999): "International trade and industrial upgrading in the apparel commodity chain", *Journal of International Economics* , vol. 48 (1), junio.
- GARCÍA DE LEÓN, G. (2008): *La inserción de México en la arquitectura cambiante de redes del suministro del vestido hacia Estados Unidos*, Colección Jesús Silva Herzog, M. A. Porrúa, UNAM, UNISON, México.
- HARVEY, D. (2003): *El nuevo imperialismo*, Akal, Madrid.
- INSTITUTO DE INVESTIGACIONES LEGISLATIVAS DEL SENADO (2003): "La industria automotriz en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte: Implicaciones para México", IILSEN, México.
- MALDONADO, S. (2009): "La rama automovilística y los corredores comerciales del TLCAN", *Comercio Exterior*, Vol. 59, núm. 5, 65-86.
- MENDOZA, J. E. (2010): "La crisis de la industria automotriz en México en el marco de la integración económica con Estados Unidos", *Economía UNAM*, Vol. 8, núm. 22.
- MENDOZA, E., y MARTINEZ, G. (1999): "Globalización y dinámica industrial en los estados de la frontera norte", *Comercio Exterior*, Vol. 49, núm. 9, 795-806.
- MERCHAND, M. (2007): "Convergencia entre teorías que explican por qué hay territorios ganadores y otros perdedores", *Análisis Económico* Núm. 49, vol. XXII, primer cuatrimestre.
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE CONSTRUCTORES DE AUTOMOVILES, (2011): www.oica.net, OICA.

- OROPEZA, A. (2010): *América del Norte en el siglo XXI*, UNAM, Confederación de Porcicultores Mexicanos, PRO AGRO, México.
- PIORE, M., y SABEL, C. (1988): *La segunda ruptura industrial*, Alianza Editorial, Madrid.
- PROMEXICO (2011), *Sistemas de Clasificación de Cobertura de Tierra*, ProMéxico.
- RIVAS, L. A. y FLORES, B. (2007): “La gestión del conocimiento en la industria automovilística”, *Estudios Gerenciales*, Vol. 23, núm. 102, 83-100.
- SILVER, B. (2003): *Fuerzas de trabajo. Los movimientos obreros y la globalización desde 1870*, AKAL, Madrid.
- SOJO, E. (2011): “Principales tendencias de los censos nacionales”, COMCE, junio.
- THE HARBOUR REPORT (2008): *The harbour report*, www.theharboureport.com.
- UNGER, K (2010): *Globalización y clusters regionales en México: un enfoque evolutivo*, FCE, México.
- UNGER, K, y CHICO, R. (2004): “La industria automotriz en tres regiones de México. Un análisis de clusters”, *El Trimestre Económico*, Vol. LXXI (4), núm. 284, 909-941.
- VAZQUEZ-BARQUERO, A. (2000): “Desarrollo endógeno y globalización”, *EURE (Santiago)* v. 26 n. 79.
- VIEYRA, J. A. (2000): “Reconversión industrial, gran empresa y efectos territoriales, El caso del sector automotriz en México”, *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales (EURE)*, Vol. 26, núm. 77.