

---

## Asimetrías regionales, modelo exportador y despotismo laboral: el caso de las maquilas de autopartes en México

---

*Mateo Crossa*  
Instituto Mora, México  
mcrossa@gmail.com

Regional asymmetries, export driven model and labor despotism: the case of the auto parts maquilas in Mexico

Assimetrias regionais, modelo exportador e despotismo trabalhista: o caso das maquilas de autopeças no México

Fecha de recepción: 19 de septiembre de 2023  
Fecha de aprobación: 29 de noviembre de 2023

### Resumen

Este trabajo tiene el objetivo de contribuir al análisis crítico de la industria automotriz en México, poniendo especial énfasis en la vinculación que existe entre la condición productiva dependiente y subordinada, y la configuración del proceso de trabajo en el piso de las fábricas. Haciendo esta articulación se busca mostrar, en primer lugar, que la inserción dependiente de México a las cadenas productivas norteamericanas de la industria automotriz se produce como resultado de una desigual división internacional técnica y salarial en la que los eslabones estratégicos en la innovación y los más elevados en contenido tecnológico se concentran en EUA, mientras que los eslabones de la cadena productiva más pobres en generación de valor agregado y más intensos en el uso de la fuerza de trabajo se concentran en México. Siguiendo esto, se demostrará en segundo lugar que esta condición asimétrica y desigual bajo la cual se despliegue el complejo automotriz México-EUA tiene impactos concretos en el proceso de trabajo dentro de las maquilas de autopartes en México, donde se tiende a generalizar un régimen laboral de carácter *despótico*.

**Palabras clave:** asimetría regional; industria automotriz; despotismo laboral; México

### **Abstract**

This article aims to contribute to the critical analysis of the automotive industry in Mexico, placing special emphasis on the link that exists between the dependent and subordinate productive configuration and the configuration of the labor process taking place on the factory floor. By making this articulation, it shows, firstly, that Mexico's dependent insertion into the North American auto production chains occurs as a result of an unequal technical and wage division in which the strategic links in innovation and high technological content are concentrated in the United States, while the links of the productive chain poorest in generating added value and most labor intensive are concentrated in Mexico. Secondly, it shows that the place that this asymmetric, unequal and dependent condition under which the Mexico-US automotive complex is deployed has concrete and differentiated impacts on the organization of the work process of the auto parts maquilas in Mexico, tending to generalize Depostic labor process organizational model.

**Keywords:** regional asymmetry; automotive industry; labor despotism; Mexico

### **Resumo**

Este trabalho visa contribuir para a análise crítica da indústria automobilística no México, com ênfase especial na vinculação entre a condição produtiva dependente e subordinada e a configuração do processo de trabalho no chão de fábrica. Fazendo essa articulação, busca-se mostrar, primeiramente, que a inserção dependente do México nas cadeias produtivas norte-americanas da indústria automobilística ocorrem como resultado de uma divisão técnica e salarial internacional desigual, na qual os elos estratégicos em inovação e de maior conteúdo tecnológico estão concentrados nos EUA, enquanto os elos da cadeia produtiva mais pobres em a geração de valor agregado e mais intensa na utilização da força de trabalho estão concentradas no México. Em seguida, será demonstrado em segundo lugar que essa condição assimétrica e desigual sob a qual se desenvolve o complexo automotivo México-EUA tem impactos concretos no processo de trabalho dentro das maquiladoras de autopeças no México, onde um regime trabalhista tende a ser generalizado o caráter despótico.

**Palavras-chave:** assimetria regional; indústria automotiva; despotismo trabalhista; México.

## Introducción

La agresiva imposición de una agenda de políticas económicas neoliberales en México desde la década de los años ochenta abrió la puerta indiscriminadamente a la inversión extranjera y al pleno dominio del capital transnacional en la conducción de la economía nacional, especialmente del capital transnacional de origen estadounidense (Cypher & Delgado Wise, 2012). La caída súbita y vertiginosa de los salarios, la política de privatización y remate de empresas estatales, así como el impulso de una nueva arquitectura comercial diseñada en torno a los acuerdos de libre comercio, convirtieron a México en una economía que terminaría ofreciendo los bajos salarios, la excepcionalidad arancelaria y la proximidad con EUA como la mayor de las ventajas comparativas del país para atraer inversión extranjera. El resultado después de cuatro décadas ha sido la reconversión del territorio nacional en una plataforma maquiladora para abastecer al mercado estadounidense (Morales, 2014). En la actualidad, poco más de tres millones personas están empleadas en la industria maquiladora de exportación para ensamblar piezas y partes, con insumos mayormente importados, que terminan circulando en el enorme mercado estadounidense.

La rama productiva de mayor trascendencia en la estructura productiva exportadora de México es la industria automotriz. Este país es el séptimo mayor ensamblador de automóviles y el cuarto mayor productor de autopartes a nivel mundial (próximo a convertirse en el tercero después de rebasar a Japón). Esta industria representa un cuarto de las exportaciones mexicanas y 20% del PIB manufacturero. El 80% de la producción manufacturera automotriz se destina a EUA y coloca a México como el mayor exportador de automóviles y autopartes a EUA. Actualmente cuenta con casi un millón de obreros empleados en las diferentes subramas que componen a este sector y prácticamente todo este sector, salvo casos contados y poco trascendentes, se encuentra dominado por corporaciones transnacionales no mexicanas, especialmente de origen estadounidenses.

El grueso del discurso empresarial y oficial, así como no pocos círculos académicos, colocan a la industria automotriz como una actividad manufacturera que tiene el potencial de derrama para transferir desarrollo tecnológico y mejoras salariales a la economía mexicana (Martínez & Carrillo, 2017; Álvarez *et al.* 2014). Sin embargo, ha sido cada vez más nutrido el pensamiento crítico que desmiente esta afirmación y muestra que la industria automotriz ha producido una profunda fractura y descomposición productiva en el país (Crossa & Delgado Wise, 2021). Desde esta perspectiva se ha demostrado que esta industria ha tenido pocos efectos multiplicadores en cuestión de encadenamientos productivos y se ha desarrollado bajo una profunda de-

gradación salarial (Cossa & Ebner, 2020). Sin embargo, a pesar de las aportaciones críticas, aún siguen siendo predominantes las corrientes de pensamiento ortodoxas, que colocan a la inversión extranjera del ramo automotriz como permisible palanca de desarrollo industrial nacional.

Este trabajo tiene el objetivo de contribuir al análisis crítico de la industria automotriz en México, poniendo especial énfasis en la vinculación que existe entre la configuración productiva dependiente-subordinada de México a las cadenas globales de valor automotriz, y la configuración del proceso de trabajo en el piso de las fábricas maquiladoras de autopartes. Haciendo esta articulación, se busca mostrar, en primer lugar, que la inserción dependiente de México a las cadenas productivas norteamericanas de la industria automotriz se produce como resultado de una división desigual técnica y salarial en la que los eslabones estratégicos en la innovación y los más elevados en contenido tecnológico se concentran en EUA, mientras que los eslabones de la cadena productiva más pobres en generación de valor agregado y más intensos en el uso de la fuerza de trabajo se concentran en México. Siguiendo esto, se demostrará en segundo lugar que esta condición asimétrica, desigual y dependiente bajo la cual se despliegue el complejo automotriz México-EUA tiene impactos concretos y diferenciados en la organización del proceso del trabajo de las maquilas de autopartes en México, donde se tiende a generalizar un modelo organizacional que aquí denominaremos *despótico-taylorista*.

Como se intentará demostrar, los eslabones de la cadena productiva automotriz que se localizan en México, lejos de articularse en torno a los elementos más apegados a los principios del *Sistema Toyotista* —o Lean Production— en la organización del proceso laboral<sup>1</sup>, más bien destacan por organizar el trabajo en torno a un patrón organizacional en el cual predomina una estructura laboral jerárquica donde los obreros no tienen ni un mínimo espacio de incidencia en la organización del trabajo y donde la elevada intensidad, así como las prolongadas jornadas de trabajo, causan un gene-

---

1- Lean Production (Toyotismo) describe la transformación de la logística automotriz y la organización social del proceso laboral que se inició en la década de 1980. Entre sus pilares destaca el principio de “mejora continua” (Kainsen) basada en la integración de tareas físicas e intelectuales de los obreros en el proceso de toma de decisiones de evaluación e innovación del proceso de trabajo (Womack et al., 1990, p. 79). El Taylorismo, por otro lado, data de finales del siglo XIX: es un proceso de trabajo que combina estudios de tiempo y movimiento con el fin de intensificar el proceso de trabajo y maximizar la producción de un trabajador. Establece la “tasa” de producción por hora y solo se contrata a los trabajadores que pueden soportar el elevado ritmo de trabajo (Braverman, 1974).

ralizado desgaste prematuro de la vida productiva de la población obrera. De esta manera, se busca ampliar la contribución de los estudios que han mostrado que el crecimiento de la industria automotriz en México se debe a salarios bajos y señalar que esta condición ha conducido a una inserción dependiente y subordinada del país en las cadenas de producción internacionales de la industria automotriz, así como a una configuración del proceso laboral en las fábricas de autopartes marcada por elementos coercitivos y despóticos.

Basado en un análisis combinado de datos oficiales sobre configuración del mercado laboral, comercio y producción automotriz, y más de cuarenta entrevistas hechas con profundidad a abogados laborales, integrantes de asociaciones civiles, sindicalistas y trabajadores de la industria maquiladora de autopartes en la frontera norte de México —particularmente en Ciudad Juárez, donde se registra la mayor densidad de población trabajadora en el sector de autopartes del país—, este trabajo ofrece un camino metodológico que articula diferentes escalas de análisis, vinculando la configuración global de la industria automotriz, con su despliegue en México y finalmente su impacto concreto en la organización del proceso de trabajo en las sub ramas de la industria de autopartes que predominan en el país: la industria de arneses y la industria de partes de asientos. Ellas son las dos subramas de la producción de autopartes sobre las cuales se ha especializado el mercado de trabajo automotriz en el país, por lo que será sobre ellas donde se pondrá la lupa para comprender el proceso de trabajo y el impacto concreto que tiene el modelo maquilador exportador en la vida de los trabajadores. Con el fin de mantener el anonimato, se utilizarán seudónimo para la población trabajadora entrevistada.

## **1. Regionalización asimétrica en el complejo automotriz EUA-México**

Una de las formaciones regionales más importantes en el despliegue mundial de la industria automotriz es la de Norteamérica, especialmente la relación entre México y EUA. La formación de esta región industrial tiene sus orígenes en la década de los años '80, cuando comenzó a deslocalizarse globalmente el proceso de producción y fragmentos de la producción automotriz comenzaron a transferirse desde EUA a México, aprovechando los bajos salarios y la excepcionalidad arancelaria garantizada por el Programa de Industrialización Fronteriza (Morales Ramírez *et al.*, 1992; De la O Martínez, 1995). Este proceso tomó mayor fuerza con el impulso de políticas económicas de apertura comercial regional como el TLCAN (1994) y recientemente con el TMEC (2019), en el que se han impuesto reglas de origen

que promueven la producción de vehículos con alto contenido regional-norteamericano como condición necesaria para el comercio libre de aranceles entre cualquiera de los tres países<sup>2</sup>.

Recientemente, este proceso de regionalización tiende a tomar mayor fuerza por el contexto de tensión comercial global que se ha desplegado en la economía mundial —particularmente entre EUA y China— y que ha profundizado una propensión hacia el fenómeno de aglomeración industrial que orbita en torno al mercado estadounidense y que ha sido conocido comúnmente como *inshoring* y *nearshoring*. Como resultado, actualmente la región norteamericana produce el 27% de todos los automóviles a nivel mundial, lo cual la coloca como un bloque económico estratégico para el interés de las grandes corporaciones trasnacionales de esta rama.

Trazando la historia de la regionalización del complejo automotriz norteamericano, especialmente aquel proceso que corresponde a la relación entre EUA y México, se puede afirmar que esta formación territorial-industrial no sólo ha resultado de la necesaria proximidad que requieren tanto las plantas de ensamble con respecto al mercado final, como las plantas de autopartes con respecto a las plantas de ensamble para ahorrar en costos de transporte. También es importante el papel del Estado y la política económica en la puesta en marcha de política comercial que restringen la apertura de la región al mercado global y prioriza el fomento del comercio intrarregional para generar aglomeraciones industriales regionales. De hecho, lejos de representar políticas de libre comercio, el TLCAN y el TMEC se pueden caracterizar como acuerdos de proteccionismo regional, tutelados por el interés que resguardan los circuitos de producción y comercialización automotriz en esta región frente a la competencia internacional, favoreciendo especialmente a las corporaciones estadounidenses<sup>3</sup>.

A pesar de que hay una notoria cantidad de investigaciones que se han hecho públicas para tratar de mostrar el potencial beneficio que esta integración productiva regional ha traído para las empresas y para los merca-

---

2- En el TLCAN el contenido norteamericano debía ser de 62,5%, mientras que con el TMEC este porcentaje aumentó a 75%, mientras que el 40% del vehículo debe ser construido en un país donde los salarios sean de por lo menos 16 dólares la hora.

3- La reciente aprobación del TMEC es un duro golpe contra las firmas automotrices no-estadounidenses que han asentado sus operaciones de ensamble en México sin que la generación de valor pase por EUA. A partir de este nuevo acuerdo, el 40% del contenido del vehículo tendrá que ser elaborado en EUA o Canadá, lo cual obligará a que las firmas que tiene el grueso de sus operaciones en México deban transferir la producción de los fragmentos más elevados en valor agregado a EUA. (Cypher & Crossa, 2019)

dos de trabajo en EUA y México (Álvarez *et al.*, 2014; Swiecki & Menk, 2016; Contreras & Isiordia, 2010), han pasado más de cuatro décadas desde que se comenzó a consolidar el complejo automotriz EUA-México tal y como lo conocemos en la actualidad, y las disparidades entre las economías de ambos países son quizás más evidentes que antes (Cypher & Crossa, 2023).

Varias investigaciones han demostrado que la consolidación de la región comercial norteamericana ha provocado un proceso generalizado de precarización en las condiciones de los mercados laborales tanto en EUA como en México, mientras que en el caso específico de la industria automotriz se ha mostrado que la reestructuración industrial automotriz ha generado desempleo y desequilibrios en EUA mientras que en México ha provocado dumping social-laboral general (Valdenebro, 2020). Estos análisis contrastan con la idea de que la formación regional norteamericana ha impulsado condiciones de unificación y equilibrio económico territorial y más bien proveen de elementos que ayudan a analizar y conceptualizar la formación de la región económica norteamericana desde una perspectiva crítica que permita incorporar y explicar las profundas desigualdades que se producen a su interior.

En el caso específico de la relación entre EUA y México, no cabe duda de que se ha formado una estructura regional de la producción marcada por un fuerte dinamismo en la articulación territorial productiva y comercial: México ha vivido en condiciones de un superávit comercial precisamente por ser el mayor socio de EUA. Sin embargo, las crecientes asimetrías económicas y sociales que se han producido entre ambos países permiten afirmar que la región se ha construido sobre la base de un *desarrollo desigual y dependiente* que se reproduce cimentado en una dinámica centro-periferia en la cual la mayor integración regional sólo profundiza las asimetrías técnicas, productivas y salariales entre las naciones, especialmente entre México y EUA, lo cual se ha traducido en un complejo industrial regional que entre más integrado se encuentre económicamente, mayores son las asimetrías a su interior.

Esta formación geográfica asimétrica es resultado de una *división regional del trabajo* que, como Massey recordó, se reproduce bajo relaciones espaciales de dominación y subordinación que son funcionales al gran capital en su proceso de reproducción ampliada (Massey, 1995, p. 96). Como claramente han afirmado Massey y otros autores posicionados desde una visión crítica del desenvolvimiento geográfico del capital, la internacionalización de las relaciones de producción capitalistas produce dinámicas espaciales complementarias, pero asimétricas, jerárquicas y desiguales por el lugar diferenciado que ocupa cada localidad o país en la división global del trabajo

(Massey, 1995). Por lo tanto, la formación de regiones industriales automotrices como la norteamericana se han articulado bajo el predominio de una división internacional del trabajo que, lejos de producir equilibrios, perpetúan una relación que se genera dialécticamente a través de polos de riqueza por un lado y polos de miseria por el otro, todos funcionando íntegramente en una relación desigual del trabajo.

## **2. Desarrollo desigual en la división técnica, productiva y salarial.**

A pesar de que la industria automotriz, vista en su totalidad, es un sector con un dinámico desarrollo científico y tecnológico, donde se consumen enormes cantidades de inversión para la innovación, al desagregarla por subramas es posible observar que se trata de una actividad productiva heterogénea y profundamente desigual, donde coexisten y se relacionan fragmentos de la producción fuertemente automatizados, altamente productivos y generadores de elevado valor agregado, junto con subramas poco automatizadas, intensas en el uso de la fuerza de trabajo y generadoras de poco valor agregado. Por lo tanto, un avance tecnológico en ese sector puede elevar la productividad total de la industria, pero no necesariamente de todas las subramas que la componen. De hecho, desarrollos técnicos en una subrama pueden generar la apertura de fragmentos productivos de mayor contenido manual en otras subramas, de manera que la automatización genera su contraparte intensa en fuerza de trabajo, por lo que se puede argumentar que estamos frente a una enorme industria en la que su paso por el sendero de la innovación se reproduce en condiciones de fuertes desequilibrios.

Esta heterogeneidad tecnológica y productiva al interior de la industria automotriz es fundamental para comprender las asimetrías espaciales del complejo automotriz EUA-México, ya que la pronunciada diferencia salarial que hay entre un país y otro, que no es un tema tangencial y secundario, provoca una división técnica desigual del trabajo donde los eslabones productivos de generación de conocimiento científico y tecnológico así como eslabones más elevados en la generación de valor agregado se localizan en EUA, mientras que los fragmentos del proceso de producción menos automatizados, más intensivos en el uso de la fuerza de trabajo y generadores del menor valor se localizan en México, donde los salarios promedio de la industria de ensamble y autopartes son 10 y 20 veces más bajos respectivamente<sup>4</sup>. En otras palabras, se trata de articulación regional desigual de la producción basada fundamentalmente en los diferenciales salariales, lo que también se conoce como *arbitraje laboral* (Crossa & Cypher, 2020; Smith, 2016, Delgado Wise & Martín, 2015).

Junto con la desigualdad salarial, la formación regional asimétrica del complejo automotriz norteamericano también se comprueba por la distribución de las actividades de innovación científico-técnica, estratégicas en el control de la cadena productiva (Rikap, 2021). A pesar de que México tiene un enorme ejército de trabajadores manufactureros en la industria automotriz, el país se encuentra totalmente excluido de las actividades de investigación y desarrollo, las que se concentran territorialmente en EUA, especialmente en el estado de Michigan, que se ha convertido en la nueva localidad científica automotriz de la región norteamericana (Crossa & Delgado Wise, 2021). Ahí se produce el diseño, la investigación y la innovación de las grandes firmas automotrices y corporaciones de autopartes que después operan procesos productivos en México, en Norteamérica y en el mundo –México únicamente importa ese conocimiento científico– tecnológico para operar procesos de ensamble y abastecer al mercado estadounidense<sup>5</sup>. De igual manera, EUA concentra los subsectores de la producción automotriz más elevados en la generación de valor agregado, especialmente la industria de ensamble, producción de motores y transmisiones. Estas tres sub ramas manufactureras son los eslabones estratégicos de la producción automotriz por estar controlados directamente por firmas automotrices, ser los más productivos y los más automatizados del proceso productivo total (Crossa & Ebner, 2020).

Mientras tanto, en México la industria automotriz se concentra primordialmente en la rama de autopartes. Aunque existe una presencia no menor de plantas de ensamble que emplean a poco más de setenta mil trabajadores a nivel nacional –y alcanzan niveles de productividad equivalentes a plantas de ensamble en EUA (Shaike, 1994)– la industria de autopartes es notoriamente dominante en la composición laboral de este sector, con 821.000

---

4- En 2020, el salario promedio la industria de ensamble en EUA era de 31,2 dólares por hora, mientras que el de México era de 2,9 dólares por hora. En el caso de la industria de autopartes, en salario promedio en EUA era de 20,8 dólares la hora mientras que el de México era de 1,7 dólares la hora. Datos tomados de BLS, Current Employment Statistics, <https://www.bls.gov/ces/>; INEGI, Banco de Información Económica, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

5- Si bien es cierto que existen algunos centros de investigación y desarrollo de la industria automotriz en México, donde se produce algo de actividad innovadora, estos no son la regla sino la excepción. Hemos demostrado en otro trabajo que la invención científica y tecnológica en esta actividad se encuentra profundamente concentrada en algunas regiones de EUA, como Sillicón Valley y la zona metropolitana de Detroit. Ahí se han formado ecosistemas de innovación en los cuales recae la actividad científica y tecnológica estratégica de esta industria en Norteamérica, dejando a la economía mexicana relegada y excluida de este proceso (Crossa & Delgado Wise, 2021; Crossa, 2017).

trabajadores, lo cual responde al enorme aparato de ensamble de automóviles estadounidense. EUA es el segundo más importante productor de automóviles a nivel mundial y los vehículos ensamblados ahí se suministran en gran parte con componentes importadas de México. De hecho, México es actualmente, y por mucho, el mayor proveedor de autopartes para la industria de ensamble ubicada en EUA: el 40% del total de las importaciones estadounidenses de autopartes en 2021 provenían de México<sup>6</sup>.

Pero la idea de que México es el mayor exportador de autopartes a EUA debe ser matizada. Aunque hay un registro de exportación de diversos componentes, algunos de alto valor agregado, el comercio se especializa en algunos pocos componentes, especialmente los arneses y partes de asientos, los cuales representaron el 32% del total de exportaciones de autopartes de México a EUA en 2018 (ver tabla 1). Estos dos componentes, que además concentran el mayor número de trabajadores de la industria de autopartes en México, se caracterizan por ser los menos automatizados y los que generan el menor valor agregado dentro del proceso productivo automotriz<sup>7</sup>.

---

6- Dato tomado de <https://dataweb.usitc.gov/trade> utilizando el código NAICS 3364.

7- Los arneses para automóviles son cables ensamblados que sirven para conectar los componentes electrónicos e integrarlos en un complejo sistema eléctrico al interior del vehículo. Cada automóvil tiene aproximadamente una docena de arneses diferentes para partes diferentes como las puertas, ventanas, asientos, tableros, motores, etcétera, además de que el diseño de los arneses cambia con frecuencia a medida que cambian las partes electrónicas de un auto. Esta intensa modificación en los modelos de arneses hace que, hasta la fecha, sea imposible automatizar este proceso de producción por completo, por lo cual sigue siendo el componente del automóvil que exige mayor número de trabajadores en su producción, a pesar de representar solamente 1% del valor del auto.

Por su parte, la producción de asientos para vehículos es una etapa cada vez más compleja en la producción de autopartes debido a la creciente incorporación tecnológica en diferentes subsegmentos de su elaboración (Lara Rivero et al., 2002). Su producción involucra tanto etapas altamente productivas relacionadas con la industria metal-mecánica, como etapas poco automatizadas vinculadas a la confección de vestiduras para asientos. Esta última, aunque no la única, es justamente la que más presencia tiene en México. En México se confeccionan las vestiduras de los asientos que luego son ensamblados en plantas comúnmente cercanas a las fábricas de ensamble.

**Tabla 1.** Principales componentes de vehículos exportados de México a EUA

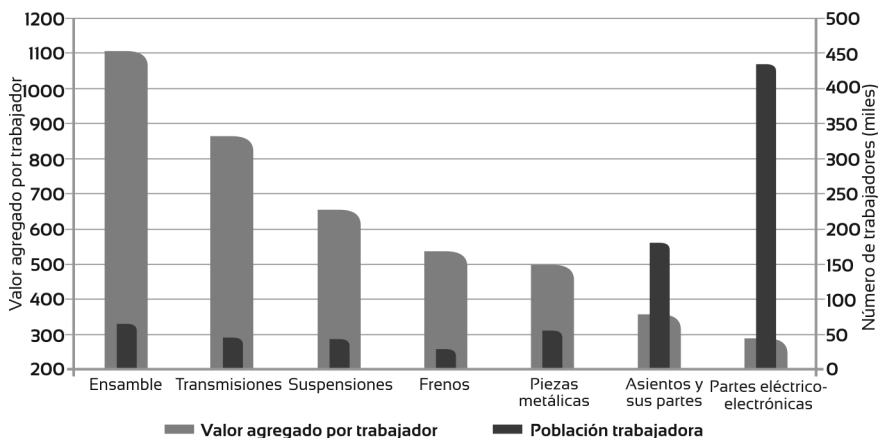
	2022
<b>Total*</b>	48,327
<b>Total (%)</b>	100
Arneses	17
Partes de asientos	14
Motores	8
Trasmisiones	7
Bolsas de aire	6
Volantes	5
Ejes	4
Aparatos de sonido	4
Frenos	3
Luces	3
Velocímetros	3
Partes de suspensiones	3
Otros	23

\*miles de millones de dólares.

**Fuente:** los datos de esta tabla fueron elaboradas con la clasificación HTM de 8 dígitos, que es mucho más detallada que la clasificación de NAICS. La clasificación NAICS sólo rompe las autopartes en 10 sub ramas que hacen referencia a sistemas, mientras que la clasificación HTM hace referencia a componentes.

El peso notorio de los arneses y partes de asientos en las importaciones estadounidenses de autopartes provenientes de México devela el proceso de especialización de la industria de autopartes de México en los *eslabones más débiles* de la cadena de producción automotriz, aquellos que requieren mayor fuerza de trabajo y se caracterizan por condiciones de contratación laboral signadas por la mayor precariedad. Tan dominante es la producción de arneses y partes de asiento en la industria de autopartes en México que este país es el mayor exportador de arneses y partes de asientos del mundo -un cuarto de todos los arneses y el 23% de todas las partes de asientos que se comercian en el mundo provienen de México<sup>8</sup>.

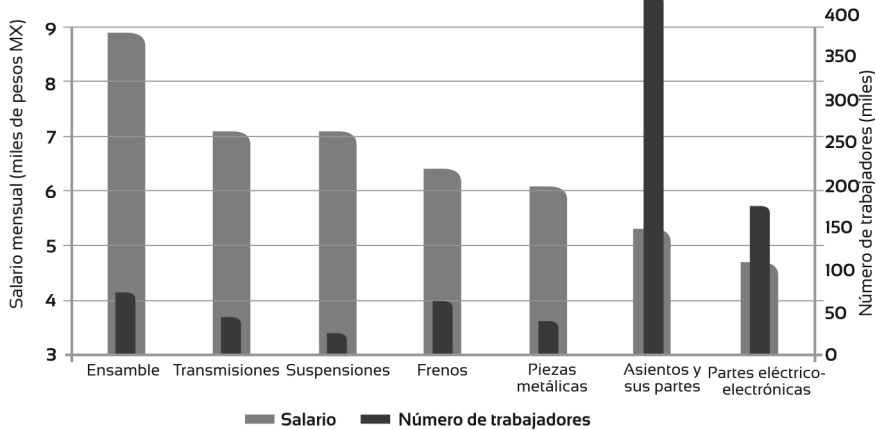
8- Los datos para esta información fueron tomados de UN Comtrade, HS02 códigos 854430 y 854430. <https://comtrade.un.org>

**Figura 2.** Valor Agregado, y número de trabajadores por subsector de la industria automotriz en México (2021)

**Fuente:** INEGI, *Banco de Información Económica*. <https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?tm=0>

La especialización de las exportaciones mexicanas en arneses y partes de asientos tiene un impacto notorio en la configuración del mercado de trabajo, donde se ha producido un proceso de hiperconcentración de fuerza de trabajo en la subrama de equipo eléctrico-electrónico (arneses) y partes de asientos. Para 2021, México había alcanzado casi un millón de trabajadores en la industria automotriz; sin embargo, tal y como se puede percibir en la figura 2, la población trabajadora no se encuentra diversificada en las diferentes subramas de la industria, sino que el 60% del total de la población obrera se encuentra en la producción de arneses y partes de asientos, las mismas subramas que registran los niveles más bajos de valor agregado. Tal es su peso que, si se omiten estas dos subramas de la composición laboral de la industria automotriz en México, el país pasaría de registrar un millón a 380.000 trabajadores en la industria automotriz, lo cual implicaría que México desaparecería del ránking mundial en la producción global de autopartes.

**Figura 3.** Número de trabajadores y Salario mensual por subramas de la industria automotriz en México, 2021



**Fuente:** INEGI, *Banco de Información Económica*. <https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?tm=0>

A esto se agrega que las subramas de producción eléctrico-electrónico (arneses) y partes de asientos no sólo son las que producen el menor valor agregado, sino que también son las que registran los menores salarios dentro de la industria automotriz en México (ver figura 3), demostrando de esta manera que el aparato productivo en México no se encuentra diversificado y equilibrado, sino hiperespecializado en los eslabones de menor valor agregado y, consecuentemente, en los que registran las condiciones salariales más precarias de la cadena automotriz.

De esta manera, toma sentido afirmar que la división regional asimétrica del trabajo basada en diferenciales salariales entre México y EUA –antes mencionado– es la razón fundamental detrás del desigual despliegue productivo, donde México se coloca como el mayor productor de aquellos fragmentos de la producción donde predominan las condiciones de contratación más pauperizadas.

### 3. Régimen laboral despótico en los tiempos modernos

La producción Lean ha sido anunciada en numerosas ocasiones como una forma ágil, flexible, dinámica y basada en la “mejora continua” (Kaizen), don-

de la población obrera participa en la planificación e innovación del proceso laboral (Womack *et al.*, 1990, p. 79). Sin embargo, hay importantes estudios que demuestran que las fábricas Lean siempre han implicado condiciones de trabajo punitivas, movimientos estandarizados y repetitivos, altas velocidades en las líneas de montaje y una intensidad extrema de esfuerzo en la fábrica (ver Moody, 1997; Stewart *et al.* 2009).

Para caracterizar la política laboral dentro de las plantas maquiladoras de autopartes en México, las definiciones clásicas de Burawoy (1983) del régimen laboral y su distinción entre regímenes hegemónicos y regímenes despóticos pueden ser útiles para comprender la heterogeneidad interna en la organización del proceso de trabajo como resultado de la inserción desigual de las diferentes economías a la cadena mundial de producción automotriz. A pesar de que estas diferencias son parte del mismo proceso de producción global, pueden analizarse a través de la lente de regímenes laborales diferenciados: por un lado, partes del proceso de producción mejor remuneradas y más altamente automatizadas operan de acuerdo con lo que aquí se podría llamar los principios del régimen laboral hegemónico, normalmente ubicados en las economías del Centro, mientras que otros, como la maquila de autopartes en México —u otros eslabones de las cadenas de producción comúnmente ubicados en la Periferia— permanecen anclados a elementos de un régimen laboral despótico. En este segundo caso, destacan los bajos salarios, la alta intensidad en el ritmo de trabajo, el desgaste prematuro del trabajo y la exclusión absoluta de los trabajadores de cualquier control o poder de decisión en la configuración del proceso laboral.

Si bien la industria automotriz, vista a escala global, ha sido escenario de innovaciones tecnológicas y organizativas de punta en algunos de sus eslabones productivos, en los eslabones 'inferiores' de la cadena sigue anclada a condiciones de trabajo manualizadas, degradadas, mal remuneradas y altamente intensivas. En este sentido, se puede afirmar que la industria maquiladora de autopartes en México ha adoptado algunos de los elementos más punitivos de la producción Lean, que sirven para intensificar la jornada laboral, sin incorporar otras transformaciones más positivas, como la elevación salarial, la bilateralidad en la negociación con sindicatos y la oportunidad de que la población obrera participe en la planeación del proceso laboral. Como resultado, el régimen laboral en las maquilas de autopartes en México puede caracterizarse como un *régimen toyotista despótico*.

Al examinar la organización social del trabajo en las maquilas de arneses y partes de asientos en México, podemos observar la prevalencia continua de varios elementos despóticos del modelo de producción Lean. Los trabajadores de las maquiladoras de autopartes se incorporan a un proceso laboral

preestablecido, al que no pueden moldear, sino sólo adaptarse, tanto física como intelectualmente. Como resultado, las maquiladoras de autopartes están organizadas jerárquicamente: en un extremo, están los ingenieros y supervisores industriales que realizan el aseguramiento de la calidad e intentan intensificar el proceso de ensamblaje, mientras que, en el otro, los trabajadores de la línea de ensamblaje realizan tareas manuales, estandarizadas, repetitivas y físicamente exhaustivas. Como explicó la abogada laboralista Elizabeth Flores, “muchos supervisores en las maquilas son como látigos de la empresa, siempre al lado de los trabajadores, acosándolos para que cada día produzcan más.” (E. Flores, comunicación personal, abril de 2018)

Este despotismo toyotista se utiliza para exacerbar las tasas de producción a cualquier costo, en detrimento de los derechos laborales. Como industria manual e intensiva en mano de obra, las corporaciones maquiladoras de arneses y partes de asientos obligan a la población activa a trabajar a niveles extremos de intensidad para cumplir con los requisitos de suministro exigidos por las cadenas de producción globales de la industria automotriz, sin incurrir en una pérdida de sus ganancias, lo que lleva al rápido deterioro de salud del trabajador.

### **3.1. Trabajo en la industria de arneses: persiguiendo el tablero**

En la industria de arneses, la intensidad laboral se impone por medio de una organización social del trabajo que gira en torno a los tableros móviles (también conocidos como “paneles”) donde se ensamblan (“rutear”) y se encintan los cables (ver figura 4). En este proceso, la población obrera labora parada y debe ajustar su ritmo de trabajo a la velocidad de los tableros que se mueven automáticamente con velocidades preestablecidas por los ingenieros industriales de la empresa. En otras palabras, el control sobre el tiempo del proceso de trabajo se transfiere al tablero móvil cuya función sirve no para elevar la productividad del trabajo, sino para estandarizar la cantidad de producción, controlar el ritmo de producción e intensificar el trabajo. De esta manera, el trabajo en la industria de arneses, parafraseando a Marx, termina por ser “un tormento laboral sin fin, en el que siempre se repite el mismo proceso mecánico, una y otra vez, y semeja el trabajo de Sísifo: la carga del trabajo, como la roca, vuelve siempre a caer sobre el extenuado obrero.” (Marx, 1973, p. 413)

La repetición interminable y monótona ocurre en el proceso de trabajo de la industria de arneses, donde los tableros sobre los cuales labora la población obrera se mueven a velocidad preestablecidas e independiente del control y la capacidad física y mental de la población obrera, provocando una mo-

notonía y desgaste de la vida productiva que corroe y lastima la capacidad creativa e intelectual de la población trabajadora.



**Figura 4.** Obreros ensamblando arneses, deben trabajar parados al ritmo que les imponen los tableros móviles. Por las altas intensidades en el ritmo del trabajo, en tiempos de pandemia por Covid-19 era imposible cumplir con la sana distancia, febrero de 2021.

En las maquilas de arneses, las líneas de producción se dividen en módulos o celdas (equipos) y, si un trabajador no logra seguir la intensidad exigida por la velocidad del tablero móvil, la producción de todo el grupo se atrasa y, por lo tanto, el equipo entero es sancionado por medio de recortes a los bonos de producción o llamados de atención. De igual forma, para lograr que los tableros puedan estar en movimiento permanente y la producción no se frene, los trabajadores se desempeñan en la *polivalencia laboral*, donde un obrero debe aprender a desempeñar múltiples operaciones, de manera que la rotación laboral y las ausencias puedan ser cubiertas por otros trabajadores para que las líneas de producción nunca se vean interrumpidas. Un trabajador de la empresa arnesera Delphi-Aptiv describió el proceso de *polivalencia laboral* como una imposición empresarial que sólo implica una mayor intensidad y un mayor desgaste: “Muchas veces cuando falta una persona hay que trabajar el doble, hacer tu parte y la de otra persona. Las empresas no les importa si falta alguien. Te dicen no sé cómo lo vayas a hacer, pero me tienes que sacar toda la producción.” (Osvaldo, comunicación personal, marzo de 2018)

La organización social del trabajo en las plantas de arneses se organiza en torno a diferentes niveles salariales que generalmente dependen del desempeño de los trabajadores. Según testimonios de los trabajadores de la maquila Delphi-Aptiv, los trabajadores recién contratados son colocados en el

primer nivel y reciben un salario de capacitación de aproximadamente 66 dólares semanales durante aproximadamente tres a cuatro meses, periodo en el cual se avanza en la curva de aprendizaje, que no es más que la adaptación a la alta intensidad laboral y la preparación para el aumento de las metas de producción. Los trabajadores luego suben al nivel dos, donde se les paga aproximadamente 75 dólares semanales. Los trabajadores del nivel tres reciben 84 dólares semanales, mientras que el cuarto nivel está compuesto por trabajadores llamados líderes de grupo (también conocidos como “apoyos”), a quienes se les paga aproximadamente 102 dólares semanales.<sup>9</sup>

Esta forma de estratificación salarial por niveles sirve como mecanismo disciplinario, ya que las posibilidades de ascender en el nivel salarial están vinculadas a la capacidad del trabajador para cumplir con los requisitos de producción y elevar la producción. Sin embargo, en muchos casos, como comentó un trabajador de Delphi-Aptiv, subir de nivel está vinculado a la relación de supervisión del trabajador: “si no le caes bien a supervisor, ya te fregaste. Aunque hagas bien tu trabajo.” (Mario, comunicación personal, marzo de 2018) En otras palabras, los salarios diferenciados se utilizan como un mecanismo para mantener un ritmo alto en la producción, lo que también se apoya en la posición déspota que se le otorga a la supervisión, que sólo contribuye a fortalecer un ambiente de trabajo estratificado para aterrorizar y acosar laboralmente al trabajo.

### ***3.2. Maquilas de vestiduras de asientos: polivalencia sin freno.***

En las maquilas de producción de partes de asientos, el proceso también se organiza con el fin último de controlar y acelerar las tasas de producción tanto como sea posible, a cualquier costo, aunque el proceso concreto difiere de la producción de arneses debido a las diferencias que hay en el producto que se realiza y en la maquinaria y el equipo que se utiliza. A diferencia de la industria de arneses, en la que el control de la intensidad se produce por medio de la velocidad de los tableros móviles, en el caso de la producción de vestiduras de asientos para automóviles el control sobre el ritmo del trabajo opera a través de estrictas metas de producción, que los trabajadores deben alcanzar para aumentar los ingresos y evitar sanciones. En este caso, las operaciones se relacionan principalmente con las actividades de costura, donde la población trabajadora realiza diferentes operaciones de confección para ensamblar las vestiduras que forran los asientos. En este caso, la ma-

---

9- Información tomada de diferentes entrevistas a trabajadores operativos de diferentes plantas de arneses.

quina no determina el ritmo de trabajo, como sí ocurre en los arneses, sino que es el mismo cuerpo humano el que le dicta la velocidad de la producción, por lo cual es fundamental para las empresas emplear políticas organizacionales y salariales que garanticen mantener elevados ritmos de trabajo.

Para ello existe un régimen de supresión salarial donde los ingresos de los trabajadores están plenamente condicionados al cumplimiento de metas de producción. En este caso, el salario base representa, en promedio, tres cuartas partes del ingreso semanal del trabajador y las bonificaciones de producción representan el resto. Esto significa que un trabajador debe cumplir con las cuotas de producción estipuladas por la empresa para poder recibir sus ingresos completos. Así lo confirmó un trabajador de la empresa de vestiduras de asientos Hansuh que, al momento de la entrevista, percibía un salario ordinario base de 1.200 pesos semanales (60 USD) y un bono de producción de 320 pesos (16 USD). (Brenda, trabajadora de planta de vestiduras de asientos de la empresa Lear, comunicación personal, febrero de 2018)

A esto se suma el hecho de que las metas de producción no son individuales, sino que se les imponen a grupos de trabajo, provocando que los mismos trabajadores se presionen para elevar la intensidad. Las palabras de una trabajadora de la planta de vestiduras de asientos de Adient-Johnson Controls evidencian el desgaste obrero que provoca el trabajo en equipo y la polivalencia laboral:

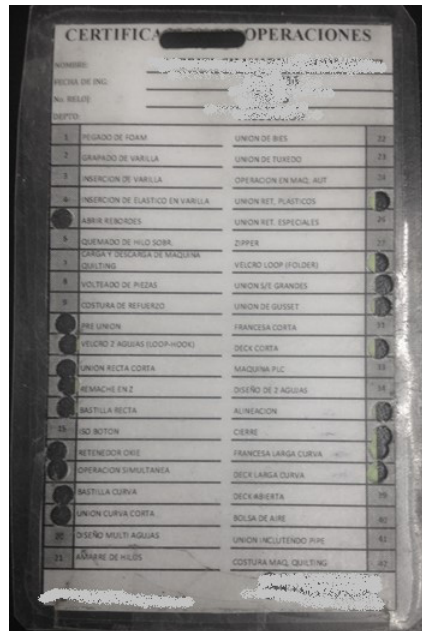
Yo tuve que terminar haciendo el trabajo que hacían tres personas... Era muy pesado. Al principio, cuando yo comencé hace años, era una línea grande donde trabajábamos sentadas y hacíamos menos operaciones, ya después cambió la manera de trabajar... Las máquinas las pusieron como en círculo para hacer celdas y ahora trabajamos paradas. Yo hacía tres operaciones, pero si faltaba alguien de la celda tenía que cubrir más operaciones. Eran muchas operaciones las que tenía que hacer. (Lucrecia, trabajadora de maquila de vestiduras de asientos Adiems-JC, comunicación personal, febrero de 2018)

Al igual que en la maquila de arneses, en las maquilas de vestiduras de asientos los trabajadores deben saber varias operaciones de costura con el fin de que la línea de producción opere sin obstáculos. En promedio, una línea de producción de costura está compuesta por 25 obreros, donde hay entre 40 y 60 operaciones de costura, cifra que depende de la complejidad del modelo. Esto significa que un obrero debe realizar entre dos y tres operaciones, moviéndose de una estación a otra, en una misma jornada de trabajo. Pero la polivalencia laboral está condicionada a los salarios ya que hay entre 6 y 10 niveles en el escalafón salarial, el primero siendo el salario que recibe

un obrero de recién ingreso y el último siendo un obrero que sepa realizar al menos 30 operaciones dentro de la línea de producción (ver figura 5). Tal y como lo atestiguó una trabajadora de una maquila de vestiduras de asientos de la empresa Lear:

Los salarios dependen de los años que lleves en la empresa y también del número de operaciones que sepas hacer. En Lear, hay siete niveles. Las personas que apenas van comenzando reciben 121 pesos [diarios] mientras que las que tienen más tiempo y pueden hacer todas las operaciones en la línea están en el nivel siete y reciben 218 pesos [diarios]. (Soledad, trabajadora de maquila de vestiduras de asientos Lear, comunicación personal, febrero de 2018)

Esta misma trabajadora precisó que la mayoría de los trabajadores de Lear están en el nivel cuatro, donde el salario diario es de 175 pesos (9 USD).



**Figura 5.** Certificado de operaciones de una obrera de una planta de vestiduras de asientos donde se muestran las 42 operaciones que existen en la línea de ensamble, así como las que está calificada para cumplir marcadas con perforación. Imagen tomada en marzo de 2018.

Como afirmó un trabajador de la empresa de vestiduras de asientos Adiem-Johnson Controls, la polivalencia laboral se convierte en un mecanismo de acoso laboral que utilizan las empresas para mantener la producción a ritmos elevados.

Si hay gente que les está sobrando en otro modulo, haga de cuenta que se las prestan a otros y las llevan para allá, pero de todas maneras sí es mucho, la gente que ya sabe más, pues sí es peor, la ponen a hacer más, ponte aquí, ponte allá. Nunca para. (Rodolfo, trabajador de la maquila de vestiduras de asientos Adiems, Johnson Controls, comunicación personal, marzo 2018)

### ***3.3. Desgaste prematuro.***

En el análisis que hizo Marx sobre la jornada de trabajo, dejaba entrever que la subsunción de la fuerza de trabajo a la lógica de capital provocaba un arrebato sobre la vida productiva, física y mental de la población trabajadora. Escribía que “el capital no pregunta por el límite de vida de la fuerza de trabajo (...) y para conseguir el rendimiento máximo, no tiene inconveniente en abreviar la vida de la fuerza de trabajo” (Marx, 1973, p. 208). Estas palabras toman plena relevancia si se piensa en el desgaste obrero que ocurre en las maquilas de autopartes que aquí nos ocupan.

La alta intensidad de la jornada de trabajo provoca un rápido desgaste de la salud de los trabajadores. La insaciable motivación empresarial por intensificar los procesos laborales se ha convertido en un asalto a la vida productiva de los trabajadores que, en muchos casos, terminan físicamente imposibilitados para seguir laborando. Los trabajadores que presentan problemas de salud laboral crónica, comúnmente trastornos músculo-esqueléticos, son sistemáticamente acosados por personal administrativo de las empresas con el fin de orillarlos a que presenten sus renuncias. Así describió el abogado laboral Estrada las profundas problemáticas de salud ocupacional y la expulsión del mercado laboral de la población obrera físicamente lastimada por el trabajo en de las fábricas maquiladoras:

Cuando contratan, hacen una revisión médica para asegurar que no haya cirugías de túnel de carpio o hernias. Los problemas de salud más comunes entre los trabajadores de la maquila son tendinitis, túnel de carpio, hernias en la columna, síndrome de quervain y codo de golfista. Si una persona busca trabajo con alguna de estos problemas, es seguro que no será contratado (...) También hacen examen de orina para asegurar que las mujeres no estén embarazadas. Si una mujer está embarazada, no la contratan” (Cuauhtémoc Estrada, abogado laboral, comunicación personal, mayo de 2018)

A esto se suma la complicidad de las clínicas médicas de las empresas y el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), que comúnmente atienden enfermedades profesionales y las diagnostican como enfermedades comunes. Los médicos privados de las fábricas comúnmente determinan que la enfermedad o lesión no es lo suficientemente grave como para otorgar la incapacidad laboral. Incluso incurren en negligencia profesional al, por ejemplo, prescribir medicamentos para aliviar malestares, sin realizar estudios previos que puedan descartar enfermedades profesionales. Como resultado, la única opción para un trabajador es a menudo ir a una clínica del IMSS en lugar de ir a trabajar, lo que significa perder el salario del día. Las consecuencias de este sistema de omisión en la política de salud e higiene laboral lo explican una trabajadora de vestiduras de asientos de la siguiente manera:

Trabajé 15 años cosiendo vestiduras de asientos en la misma empresa. Al principio, me dieron premios y bonos por trabajaba rápido y alcanzaba las metas de producción más rápido que mis demás compañeros. Ahora, después de haber trabajado tanto, después de haber repetido los mismos movimientos por tantos años, y dejar gran parte de mi vida en esa maquila, ahora tengo el síndrome del túnel carpiano. El Seguro Social (IMMS) no quiere darme una compensación por discapacidad y ya no puedo trabajar debido a esta lesión crónica. (Lupe, trabajadora de maquila de vestiduras de asiento, comunicación personal, marzo 2018)

Al diagnosticar enfermedades profesionales como enfermedades comunes, el empresariado elude su responsabilidad de costear los gastos de curación de las personas afectadas por las condiciones de trabajo e incluso de pagar la indemnización correspondiente establecida en las leyes. En otras palabras, hay un sistema de salud organizado que funciona como dispositivo de contención para evitar que oficialmente las empresas y el Estado deban reconocer enfermedades profesionales, evidenciando de esta manera el sistema de omisión funcional que las empresas utilizan, en contubernio con instituciones de salud pública, para evitar hacerse responsable de los daños físicos y psicológicos que la intensidad en la producción y la alta exigencia laboral generan en la vida de la población obrera. De esta manera, se deja entrever que, en plena pandemia, las palabras de Marx resuenan con actualidad: "la jornada laboral ha provocado ya una intensidad de trabajo tal, que amenaza con destruir la salud de los obreros y, por consiguiente, la propia fuerza de trabajo". (Marx, 1973, p. 438)

## Conclusión

La relocalización de los procesos productivos ha producido la formación de un desigual y asimétrico complejo automotriz norteamericano, en el cual México se coloca fundamentalmente como productor de los eslabones que generan el menor valor agregado, donde se requiere una mayor fuerza de trabajo y donde las condiciones laborales se caracterizan por una extendida y profunda precariedad laboral. La inserción dependiente de México a las cadenas globales de la industria automotriz y su hiperespecialización en los eslabones más débiles (producción de arneses y partes de asientos) impacta en la configuración concreta de los procesos de trabajo, donde prevalece un modelo organizacional que aquí nombramos como *régimen laboral despótico* para referirnos al predominio de una política laboral en el piso de las fábricas maquiladoras de autopartes, marcada por el despliegue de diversos mecanismos de degradación salarial e intensificación del trabajo que provocan un desgaste prematuro de la vida productiva de la población obrera.

Con esta articulación de escalas, donde se vincula el escenario global y regional de la industria automotriz, con el nivel de configuración nacional y lo concreto del proceso de trabajo, se demuestra que el predominio de un modelo de desarrollo basado en los bajos salarios y en las exportaciones manufactureras predominantes en la economía mexicana no sólo tiene efectos adversos en la configuración de mercados laborales, sino también en la organización del trabajo dentro de las fábricas maquiladoras de autopartes. Por lo tanto, revertir las condiciones de precariedad laboral que predominan en esta industria implica necesariamente repensar críticamente el modelo de desarrollo económico nacional y sus implicaciones en la configuración del mundo del trabajo.

---

## Referencias bibliográficas

- Álvarez, L., Carrillo, J. & González, M. L. (2014). *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI. Reestructuración y Catching Up*. UNAM.
- Braverman, H. (1974). *Labor and Monopoly Capital*. Monthly Review.
- Burawoy, M. (1983). Between the labor process and the state: The changing face of factory regimes under advanced capitalism. *American sociological review*, 587-605.
- Contreras, O. F., & Isiordia, P. (2010). Local institutions, local networks and the upgrading challenge. Mobilising regional assets to supply the global auto industry in Northern Mexico. *International Journal of Automotive Technology and Management*, 10(2-3), 161-179.

- Crossa, M. & Cypher J. (2020). Essential—and Expendable—Mexican Labor. *Dollars & Sense*, July/Aug. <http://www.dollarsandsense.org/archives/2020/0720toc.html>
- Crossa, M. & Delgado Wise, R. (2021). Innovation in the era of generalized monopolies: the case of the US–Mexico automotive industrial complex. *Globalizations*, 1-21.
- Crossa, M. (2017). Cadenas globales de valor: la ilusión desarrollista o el desarrollo del subdesarrollo en México. *Cuadernos de Economía Crítica*, 3(6), 71-100.
- Crossa, M., & Ebner, N. (2020). Automotive global value chains in Mexico: a mirage of development? *Third World Quarterly*, 41(7), 1218-1239.
- Cypher, J. M., & Crossa, M. (2019). T-MEC en el espejo del TLCAN: Engañosas ilusiones, brutales realidades. *Ola Financiera*, 12(34), 56-87.
- Cypher, J. M., & Crossa, M. (2020). Arbitraje laboral en la globalización: La nueva estructura de la dependencia. *Ola Financiera*, 13(36), 43-70.
- Cypher, J. M., & Crossa, M. (2023). *The Political Economy of Transnational Power and Production: Mexico's Metamorphosis 1982-2022*. Taylor & Francis.
- Cypher, J., & Delgado Wise, R. (2012). *México a la deriva: génesis, desempleo y crisis del modelo exportador de fuerza de trabajo*. Editorial Miguel Ángel Porrúa.
- De la O Martínez, M. E. (1995). Trayectorias laborales y estabilidad en las maquiladoras de Matamoros y Tijuana. *Frontera Norte*, 7(13), 67-91.
- Delgado Wise, R., & Martin, D. (2015). La economía política del arbitraje laboral global. *Problemas del desarrollo*, 46(183), 13-32.
- Lara Rivero, A., García Garnica, A., & Rivera Huerta, R. (2002). La dinámica del cambio tecnológico en el segmento de asientos automotrices: el caso de Lear y Johnson Corporation. *Economía. Teoría y práctica*, (17), 3-30.
- Martínez, A. M. & Carrillo, J. (2017). *Innovación, redes de colaboración y sostenibilidad: experiencias regionales y tendencias internacionales de la industria automotriz*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Marx, K. (1973). *El Capital* (I). Fondo de Cultura Económica.
- Massey, D. (1995). *Spatial divisions of labour: social structures and the geography of production*. Macmillan International Higher Education.
- Moody, K. (1997). *Labor in a Lean World: Unions in the International Economy*. Verso.
- Morales Ramírez, J., Gómez Solórzano, M. A., Vidal Bonifaz, F. J., Ángeles Cornejo, S., & Coll-Hurtado, A. (1992). *La reestructuración industrial en México, cinco aspectos fundamentales*. Editorial Nuestro Tiempo.
- Morales, J. (2014). La fase actual del capitalismo mexicano. monopolista, transnacionalizado y financiarizado. En Estrada Álvarez, J. (coord.). *América*

*Latina en medio de la crisis mundial* (pp. 207-225). CLACSO.

Rikap, C. (2021). *Capitalism, power and innovation: Intellectual monopoly capitalism uncovered*. Routledge.

Shaiken, H. (1994). Advanced manufacturing and Mexico: A new international division of labor? *Latin American Research Review*, 29(2), 39-71.

Smith, J. (2016). *Imperialism in the twenty-first century: Globalization, super-exploitation, and capitalism's final crisis*. NYU press.

Stewart, P., Murphy, K., Danford, A., Richardson, T., Richardson, M., & Wass, V. J. (2009). *We sell our time no more: Workers' struggles against lean production in the British car industry*. Pluto Press.

Swiecki, B., & Menk, D. (2016). The growing role of Mexico in the North American automotive industry: Trends, drivers and forecasts. *Ann Arbor, MI, Center for Automotive Research*. <https://www.cargroup.org/wp-content/uploads/2017/02/The-Growing-Role-of-Mexico-in-the-North-American-Automotive-Industry-Trends-Drivers-and-Forecasts.pdf>

Valdenebro, A. C. (2020). Mexican competitive advantage in NAFTA: a case of social dumping? A view from the automotive industry. *International Journal of Automotive Technology and Management*, 20(3), 239-257.

Womack, J., Jones, D. & Roos, D. (1990) *The Machine That Changed the World: The Story of Lean Production, Toyota's Secret Weapon in the Global Car Wars That Is Now Revolutionizing World Industry*. Free Press.