



EURE

ISSN: 0250-7161

eure@eure.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

González Gómez, Ovidio
Territorio flexible en la semiperiferia: La frontera norte mexicana
EURE, vol. XXV, núm. 74, mayo, 1999, p. 0
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19607401>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Territorio flexible en la semiperiferia. La frontera norte mexicana

Ovidio González Gómez*

Abstract

A debate is proposed in this paper on the suitability of the regulationist proposal to explain the spatial implications of recent industrial processes. This suitability is questioned for a particular territory in a non-central Nation-State, the Mexican Northern Border, from the mid-dle 1980's. At a theoretical level, the usefulness of this for parts of the non-central nations of the World-System. On the same level the main objections on its general assumptions when this theory is applied to the center of the World-System as well as to the rest of it. Are also developed he main characteristics of the new industrialization process in the northern Mexican territory are depicted. These features are then confronted to the underlying assumptions of the regulationist theory. And, from the critique to that school of though an interpretative proposal is generated, based first on the concept of space of flows and, second, on the concept of flexibility in the usage of the Mexican Northern Border.

Key words: Mexico, borderlands, territorial configuration, flow spaces, and flexible specialization.

Resumen

En este trabajo se realiza una discusión sobre la aplicabilidad de la propuesta de la denominada corriente regulacionista en torno a la espacialidad de los procesos recientes de industrialización, para un caso dentro de los países no centrales, en particular sobre el proceso de industrialización ocurrido en la Frontera Norte mexicana, desde mediados de la década pasada. Lo que se cuestiona, primeramente, a nivel teórico, es la utilidad de esta propuesta para parte de los estados no-centrales del Sistema Mundial. También se desarrollan, en el mismo

plano, las objeciones principales en relación a sus supuestos generales al aplicarse esta teoría tanto al centro del Sistema Mundial como también al resto de ésta. Las características principales de este reciente proceso de industrialización en el territorio del norte mexicano son esbozadas para luego ser confrontadas a los supuestos subyacentes a la teoría regulacionista. Desde la crítica formulada a esta escuela de pensamiento, se genera una propuesta interpretativa, basada primeramente sobre el concepto de espacio de flujos, y después sobre la flexibilidad en el uso de la región fronteriza del norte mexicano.

Palabras claves: México, frontera, configuración territorial, espacios de flujo y especialización flexible.

* Doctor en Desarrollo Regional; profesor-investigador de la Facultad de Ingeniería, Universidad Autónoma de Querétaro, Cerro de las Campanas, s/n, Querétaro, Mex.; ovidio@sunserver.uaq.mx

I. Los límites de la corriente regulacionista para países no centrales

Recientemente se ha consolidado dentro de la geografía económica una corriente de pensamiento, derivada de la teoría de la autorregulación del capital ([Aglietta, 1976](#)), con un entendimiento dinámico entre los nuevos procesos de producción ([Piore y Sabel, 1984](#)) y sus implicaciones territoriales. Esta corriente de pensamiento, sumamente atractiva, pone énfasis en el surgimiento y consolidación de centros especializados con formas flexibles de organización de la producción ([Benko y Lipietz, 1992](#); [Scott, 1992](#); [Storper, 1993a](#) y [1993b](#)), en conjunción de redes eficientes de circulación de capital, de información y de intercambios en sentido incluyente ([Castells y Hall, 1994](#)).

Con base en el recuento de las experiencias exitosas de varios distritos industriales en el sentido derivado de la propuesta de Alfred Marshall ([Benko y Lipietz, 1992](#)) o de áreas sistema ([Scott, 1992](#)), los autores pertenecientes a esta corriente de pensamiento valoran el concepto de las ventajas de aglomeración de una forma renovada. No se trata ahora de las economías de aglomeración derivadas de la casi eliminación de los costos de transporte en un territorio reducido, la ciudad o la microrregión, pues esta ventaja de la ciudad fue desvaneciéndose relativamente ante posibles emplazamientos alejados, pero con conexiones de transporte eficientes y con costos aminorados.

Se trata, como forma del capital de "autorregularse" para resolver la "crisis del fordismo", de un conjunto de interrelaciones estrechas entre *a)* los centros de investigación avanzada y las plantas productivas flexibles y de punta tecnológica; *b)* entre las iniciativas gubernamentales (nacionales y regionales) y los complejos industriales (agrupamientos de empresas de diverso tamaño y de fracciones de procesos), precisamente cuya complejidad les permite ser flexibles dentro de una especialización en una gama de productos; y *c)* entre las propias empresas en un intercambio intenso tanto de tecnología (diseminación expedita de adaptaciones y avances tecnológicos) como de directivos de alta calificación, quienes en ocasiones evolucionan hacia la creación de empresas nuevas.

A estos tres tipos de interrelaciones pueden agregarse dos más, de otro orden: por un lado, entre las diversas fracciones de capital: comercial e industrial (como en el caso de la "Tercera Italia") y, por otro, entre trabajadores y empresas. En este nivel se resuelve, de diferentes maneras según [Alain Lipietz y Danièle Leborgne \(1990\)](#), la flexibilidad de la mano de obra, arrojando resultados en la organización de la producción también distintos.

El modelo interpretativo opera con resultados muy convincentes para algunas de las organizaciones territoriales que recientemente han cambiado en los países centrales. No obstante lo novedoso de esta corriente de pensamiento, ha cobrado ya algunos adeptos en América Latina. [Francisco Gatto \(1990\)](#), [Patricia Wilson \(1990\)](#) y [Pablo Ciccolella et al \(1994\)](#), entre otros, han abordado las transformaciones observadas en varias latitudes de América Latina bajo esta perspectiva teórica. Entre ellos cabe destacar el distanciamiento relativo de [Carlos de Mattos \(1989\)](#). Muchas interrogantes aparecen en la aplicación de este modelo interpretativo para el caso de los países semiperiféricos y periféricos ([1](#)), dentro de los cuales las aglomeraciones de plantas fabriles con características similares a las observadas en los países centrales no necesariamente comparten las mismas interpretaciones ni muestran los mismos resultados. Entre esas interrogantes, la principal se refiere al cuestionamiento sobre la validez de la interpretación de la aglomeración como demostración de desarrollo regional. Se pretende en este artículo cuestionar esta interpretación para el caso de la frontera norte mexicana.

II. La industrialización reciente de la frontera norte mexicana

En un mundo en el que los intercambios internacionales son cada día más intensos,

las producciones abarcan la concurrencia de mayor número de partes o fragmentos productivos en muy diversos países y los consumos segmentados atraviesan los límites de los Estados-nación, el ahora llamado proceso de globalización recalca la importancia del traslado de la mercancía, con la característica peculiar ahora de ser básicamente mercancía en proceso. El referente territorial varía, entonces, revalorándose la circulación y dentro de ella las redes, tanto en lo que atañe a la producción misma como en lo referente a la organización del territorio. Así, las redes de arcos y nodos como "esquema mental" para interpretar la configuración territorial (2) adquieren hoy día cada vez mayor capacidad de convencimiento ([Castells, 1997](#)). Esto es así a nivel mundial, tanto en países centrales como en el conjunto del sistema-mundo. La jerarquía como forma de organización de dichas redes resulta en un elemento primordial a tomar en cuenta como esquema de la asimetría. Estos dos elementos conceptuales son asumidos aquí sin cortapisa. En diversas partes del territorio nacional mexicano, pero con mayor evidencia en la frontera norte mexicana con Estados Unidos, se han instalado de manera creciente desde la década de los años sesenta, y en mayor número después de la apertura comercial (3), una cantidad sorprendente de plantas industriales que se asocian con el proceso de globalización de la producción, la mayor parte de ellas dentro del régimen fiscal conocido como Industria Maquiladora de Exportación (IME) (4). Han sucedido los dos fenómenos que [Georges Benko y Alain Lipietz \(1992\)](#) menciona como tendenciales: por un lado se observa la instalación de plantas industriales, sobre todo de plantas que trabajan a contrato en emplazamientos no previamente industriales, aunque sí con infraestructura de transporte y comunicaciones de calidad aceptable. Este fenómeno se observa fundamentalmente en los años recientes y en localidades relativamente alejadas de la frontera norte (300 kilómetros en promedio). Por otro lado, se encuentra una fuerte tendencia a la concentración de plantas industriales no sólo maquiladoras pero sí con vocación exportadora en ciudades ya industriales desde la década de los años sesenta. Incluso las nuevas industrializaciones en las ciudades de Monterrey y Guadalajara parecen ser de este tipo ([Wilson y Palacios, 1988](#); [Pozos, 1993](#)). De manera muy acentuada, este fenómeno aparece en las ciudades fronterizas y en algunas cercanas a la frontera norte, como Monterrey mismo, Hermosillo y Chihuahua.

Su concentración en algunas cuantas ciudades y, más aún, la concentración por ramas industriales en ciertos emplazamientos urbanos de industrialización previa, vuelven más atractiva la propuesta de los distritos industriales como esquema para conceptualizar esta vitalización industrial de algunas ciudades mexicanas.

Sin embargo, una interpretación sobre esta línea de pensamiento tiene el riesgo de interpretar incorrectamente la aparición de nuevas regiones de desarrollo industrial con dinámica propia, a la manera de los distritos industriales marshallianos, observando sólo la concurrencia de plantas industriales en redes internacionales. La crítica fundamental se centra, en la esfera de la producción, en la interpretación (que aquí se juzga errónea) sobre la división tajante entre producción de masas y producción flexible, entre formas de organización de la producción de carácter fordista y aquellas llamadas posfordistas. Tal como Ash Amin y Kevin Robins (1992) plantean esta crítica, existe una falsa dicotomía en esa escuela de pensamiento, pues "... su marco conceptual se articula en torno a una dicotomía simplista (de masas/flexible) que sirve de base para diferenciar los 'estadios de desarrollo'." Algunos, no todos, de los autores que siguen esta vía interpretativa creen ver en casi cualquier aglomeración industrial de alta tecnología un germen de desarrollo tecnológico con relaciones con la industria que potencian la competitividad no sólo de los establecimientos industriales, sino incluso de las "regiones" donde se asientan. [Lipietz y Leborgne](#), en particular, se aventuran a vislumbrar signos de este tipo de desarrollo en los países de la periferia.

La homogeneidad como tendencia espacial se advierte entonces en estos autores, sin poner en juego la desigualdad, la diferencia, como parte sustantiva de las características de funcionamiento del sistema-mundo.

Al rescatar como "esquema mental" para los procesos que ocurren en la frontera norte mexicana las redes de arcos y nodos, no sólo se está proponiendo un énfasis en las relaciones comerciales y su expresión física del traslado de la carga. Se propone, más bien, que la separación entre las esferas de la producción y de la circulación no se encuentra en la puerta de la planta. Los flujos de mercancía en proceso, mundialmente en ascenso, pertenecen en sentido estricto a la esfera de la producción en tanto que el producto transportado no es todavía mercancía final. Por ello, a pesar de las críticas a los "circulacionistas" ([Janowitz, 1977](#); [Skopol, 1977](#), y [Thirsk, 1977](#), entre otros), [Folker Fröbel et al.](#) e [Immanuel Wallerstein](#) incluidos, su

propuesta teórica se mantiene aquí, particularmente la de Wallerstein, quien incorpora la desigualdad y la asimetría.

La presencia de instalaciones fabriles de diverso tipo de organización de la producción, cubriendo una amplísima gama en cuanto a su tamaño, ya sea éste medido en volumen de ventas o por número de empleados, así como diferentes por rama industrial, se ha incrementado de forma inédita en el territorio fronterizo mexicano en los últimos quince años.

Más que la organización de la producción flexible, en contraposición a la de masa, que argumentan los regulacionistas, puede observarse en las empresas fabriles de reciente instalación casi todo tipo de formas de organización de la producción al interior de la planta (más adelante se hace referencia a algunas de las más dispares). Una característica sí generalizada común es el hecho de que todas ellas tienen conexiones con la producción global, con el mercado mundial, segmentado en el consumo pero de cobertura amplia (casi mundial) (5).

III. ¿Especialización flexible de la frontera norte mexicana?

La escala ahora mundial de conexiones que tienen las instalaciones fabriles de la frontera norte mexicana es una característica con repercusiones territoriales más allá de la ampliación en el alcance de los senderos con los que se conecta hacia otros lugares del mundo. Al territorio fronterizo se le impone ahora la necesidad de volverse continente de relaciones desligadas de sus características ecológicas. Esto implica que la relación entre la organización del territorio y las actividades socioeconómicas queda fuera de los límites de interacción de los grupos sociales dentro del ámbito territorial referido e incluso fuera de los límites nacionales. Se diluye el campo de la gestión del territorio como una serie de relaciones en donde concurren y decidan, en conflicto si se quiere, los diferentes grupos integrantes de la sociedad en la frontera norte. El hecho de que gran parte de las decisiones económicas estén fuera de este ámbito territorial no sólo tiene relación con la dependencia en sentido estricto económica, sino también con la forma de organizar al territorio.

La separación entre diversos eslabones de la cadena productiva por fragmentos de la producción, desatada por la apertura comercial mexicana (Rivera, 1993), vuelve mucho más importante la conceptualización de la dimensión tiempo/espacio, a la que hacen referencia tanto Anthony Giddens y Jonathan H. Turner (1987) como

[Immanuel Wallerstein \(1991\)](#), y evidencia la no disociación de sus elementos conceptuales.

Es desde esta conceptualización de la dimensión tiempo/espacio que la frontera norte, ahora ampliada ésta a una extensión geográfica y no sólo puntual, ahora definida por correspondencias geográficas con regiones específicas de Estados Unidos y no generalizada, como antes del nuevo modelo de desarrollo económico, precisa de la adaptación del territorio a requerimientos estandarizados de la producción fragmentada global y no en específico de determinadas empresas. Los ritmos de los procesos productivos que alberga le imprimen rasgos de una renovada capacidad de adaptación.

En su necesidad de responder a los requerimientos de un sinnúmero de usuarios potenciales de esta región, el territorio fronterizo se ha vuelto totalmente adaptable, flexible en su uso. Para ello se ha requerido la conjunción de los esfuerzos encaminados en el mismo sentido de los distintos niveles de gobierno e instancias de la iniciativa privada que más directamente se relacionan con la transformación del territorio, la industria de la construcción y las empresas de bienes inmuebles. Las dos principales vías de acción para responder a usuarios potenciales cambiantes han sido, por un lado, la utilización de tecnología de punta en materia de comunicaciones y transportes (el gobierno federal está incluso ya avanzando en la introducción de la tecnología asociada a las llamadas carreteras inteligentes) y la estandarización de la infraestructura productiva, también de alta tecnología. Esto, aunado a la existencia de tiempo atrás de fuerza de trabajo barata y disponible en cantidades importantes, permite ahora la competitividad de la región ante otros emplazamientos posibles.

Pareciera entonces que el territorio fronterizo se estaría acercando al concepto de banalización del espacio y que representa de manera concreta la homogeneización aludida por varios autores [\(6\)](#). Sería necesario, sin embargo, hacer explícito en qué sentido la región fronteriza presenta signos de banalización.

No se trata de una indiferenciación de los lugares en tanto receptores potenciales de partes de los procesos productivos globales. Ante otros emplazamientos posibles, la frontera esgrime sus ventajas de adyacencia, insuperables por cualquier localización alternativa, sobre la base de una condición de existencia previa [\(7\)](#) que no sólo no ha de ser modificada sino está siendo reforzada. Se trata del freno al

libre tránsito de la fuerza de trabajo, elemento jurídico que mantiene el diferencial salarial de forma abrupta en esta línea divisoria.

Las empresas de la producción global no consideran irrelevante la decisión locacional por el hecho de que varios emplazamientos en el globo terráqueo ofrezcan ventajas de mano de obra barata, comunicaciones y transportes de alta tecnología e incluso paraísos fiscales. Pero la adyacencia a Estados Unidos brinda a la región fronteriza las ventajas insuperables de costos de transporte mínimos y, adicionalmente, de la reducción máxima posible del ciclo de rotación de capital, con una garantía casi total del control de los flujos físicos de la producción.

Para que la diferencia de salarios entre el centro hegemónico aún, Estados Unidos, y la semiperiferia, en este caso la región fronteriza mexicana, se mantenga atractiva, la permeabilidad selectiva de la mano de obra ha de cerrarse al máximo.

La serie de medidas antimigratorias en Estados Unidos, que bien pueden ser explicadas en parte por las presiones de las asociaciones gremiales de aquel país y por actitudes xenófobas de la cultura anglosajona, encuentran una explicación complementaria, de orden mayor, en que es ésta la única manera de mantener deprimidos los salarios en el lado mexicano, mientras tiende a igualarse la tecnología no sólo de las plantas fabriles mismas sino también de las condiciones generales para la producción.

No se banalizan en este sentido los territorios de la producción mundial. Al contrario. Resulta crucial, más ahora que antes, resaltar las ventajas que tengan ante los territorios en competencia, sean éstas principalmente de precio de la mano de obra, de incentivos fiscales o, como el caso de la región fronteriza mexicana, de ubicación en relación tanto al resto de los eslabones productivos como al mercado estadounidense.

Las ventajas que una región determinada puede tener para partes de la producción global han de resaltarse sobre una base mínima común de tecnología incorporada a las condiciones generales para la producción. Servicios bancarios, redes de telecomunicaciones y, de manera fundamental, los servicios del traslado de la mercancía en proceso deben asumir rápidamente la tecnología de vanguardia en uso para cumplir con las exigencias de sistemas logísticos en donde el tiempo y la certidumbre en las entregas son imperativos ([recuadro 1](#)).

Recuadro 1

Logística de Samsung Mexicana, S.A. de C.V.

<p>Es una empresa maquiladora que se dedica al ensamble de televisores, con una producción manual y mecanizada; ocupando entre 3.000 a 3.500 empleados (en proporción, 60 a 70 de ellos operan para el consumo nacional). Su producción es de 3.000 a 3.500 televisores por día (entre 20 a 23 minutos por televisor).</p> <p>Forma parte de una cadena productiva que cuenta en este continente con un almacén en Long Beach, un centro de distribución en Los Angeles Cal., además plantas de producción y distribución por todo el mundo. Su matriz se localiza en Seúl, Corea del Sur.</p> <p>Asimismo, se está construyendo otra planta con producción de 10.000 televisores por día y que, a su vez, estará rodeada de 7 proveedores pequeños. Sin embargo, para la planta visitada, los proveedores se encuentran en San Diego.</p> <p>90 por ciento de los insumos provienen de Corea del Sur, el resto de Estados Unidos (empaques y gabinete de Arizona y cinescopios de Boston).</p> <p>El producto final tiene como destinos principales a Estados Unidos y Canadá y de forma complementaria a Portugal, Singapur y en menor medida ha comenzado a producir para el mercado doméstico en la Ciudad de México.</p>	<p>La planta tiene cinco años de haberse instalado en Tijuana y se eligió esta ciudad debido a que cuenta con mejor infraestructura, mano de obra barata, personal calificado (el salario en Estados Unidos es de 3.72 dólares por hora y en Tijuana casi el mismo, pero por día) y menor distancia a Long Beach, Los Angeles y San Diego que Mexicali.</p> <p>Los insumos de importación se descargan en Long Beach, después se pasan a San Ysidro, donde se almacenan en Yards y poco a poco van pasando a la planta (Tijuana). El grueso de los movimientos lo realizan empresas navieras coreanas (OSL y HAN YIN) y el resto por otras (SEA LAND, KLINE y TMM) por Long Beach y el transporte por carretera en Estados Unidos lo realiza CMI. Llegan alrededor de 50 contenedores/barco/semana y cerca de 30 van al almacén. Los contenedores regresan vacíos.</p> <p>El producto terminado se almacena en Los Angeles y de ahí es distribuido básicamente en ferrocarril mediante <i>Piggy Back</i> (remolque de autotransporte sobre plataforma de ferrocarril) a todo Estados Unidos. El producto de consumo nacional (televisores de 13 a 39 pulgadas) se manda a la Ciudad de México por carretera (dos días de trayecto).</p> <p>Los autotransportistas le dan un buen servicio a esta empresa, a decir de la persona entrevistada. Sin embargo, expresa quejas en torno a su ineficiencia.</p>
<p><i>Fuente: Entrevista directa realizada en julio de 1994.</i></p>	

La dimensión tiempo/espacio adquiere entonces rasgos de determinación en el territorio. No es sólo, ni fundamentalmente ya, la relación tiempo/espacio relativa al traslado de mercancías, aquello a lo que aludía [Marx \(1857-58\)](#) como la abolición del espacio por el tiempo. En la medida en que la rotación de capital se acorta debido tanto a la reducción de los tiempos de los procesos productivos como a la planeación de la producción mediante ventas anticipadas y en que la competencia mundial ha puesto en el centro de sus estrategias una incesante innovación tecnológica. los tiempos de la esfera de la producción en estricto

sentido se han acortado de manera antes inimaginable. Por tanto, la obsolescencia tecnológica es cada vez más corta. Esto trae como consecuencia que la decisión locacional a escala mundial se presente cada vez con mayor frecuencia para cada capital individual.

El lugar específico en que cada fragmento del proceso productivo se realice es ahora un elemento dentro de la estrategia de acumulación sujeto a decisiones de temporalidad corta y se acorta también la durabilidad de la relación entre el lugar y la actividad específica. Sin embargo, el territorio adquiere, por su dimensión física, rasgos de permanencia mayor que las relaciones sociales. Por esta diacronía, se han presentado varias situaciones en la frontera norte mexicana en las que las adecuaciones al territorio pueden ser rápidamente rebasadas por cambios en la estrategia mundial de producción.

El caso de la instalación de la planta productora de automóviles Ford, en Hermosillo, Sonora, analizado por [Rafael Izquierdo, Oscar de Buen y Eduardo Betanzo \(1995\)](#), muestra claramente el punto (8).

Estos autores demuestran cómo una sola empresa transnacional, Ford en este caso, tuvo la fuerza suficiente para que varias instancias de gobierno modificaran el territorio y cambiaran también sus formas operativas, La Secretaría de Comunicaciones y Transportes mejoró el tramo carretero entre Hermosillo y el puerto de Guaymas, reforzando puentes y pavimentos y ampliando un carril por sentido. La empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de México dio prioridad a las remesas de Ford entre Hermosillo y el puerto fronterizo de Nogales. Tuvo fuerza suficiente, también, para que la empresa naviera Transportación Marítima Mexicana, ganadora del contrato internacional de transporte, no sólo se comprometiera al movimiento mensual de 300 contenedores de 40 pies, con rígidas fechas para lograr entregas oportunas en la planta de Hermosillo, sino también para asegurar la calidad de servicio pactada, adquiriera un terreno contiguo a la planta de ensamble, que convirtió en un centro de distribución de contenedores vinculado con el puerto de Guaymas. Sin embargo, el territorio fronterizo, aun ante plantas del tamaño de la Ford Hermosillo (perteneciente a uno de los consorcios automotrices mayores del mundo), está sujeto a modificaciones casi instantáneas en cuanto a su uso, que implican la posibilidad de que partes de sus senderos dejen de ser usados de un momento a otro. En este caso, la logística del consorcio Ford tenía como supuesto un tipo de cambio yen-dólar de 240 o más, lo que favorecía la importación desde Hiroshima; al encarecerse el yen a 180 o menos por dólar, le convino

importar desde Detroit y profundizar la producción propia de la planta de Hermosillo. Esta modificación en la paridad cambiaria entre dos monedas ajenas a la mexicana dejó prácticamente sin uso el tramo carretero Guaymas-Hermosillo.

Incluso la permanencia misma de plantas grandes como la Ford y otras más instaladas en el territorio fronterizo mexicano no está de ninguna manera garantizada. Cada vez con mayor frecuencia y menor intervalo, el territorio fronterizo mexicano ha de responder a demandas cambiantes de las empresas transnacionales, pues como atinadamente señala Sergio Zermeño:

... (L)a obsolescencia de la gran empresa automotriz no va más allá de los diez años debido entre otras cosas a la gran innovación de modelos ... y ... la inversión tiende a dirigirse hacia aquellos puntos en donde se le ofrecen mejores condiciones de infraestructura y mejores condiciones legales e institucionales. Visto así, no hay muchas razones para pensar que las plantas automotrices y sus proveedoras vayan a subsistir por mucho tiempo en los lugares que ocupan ahora, incluidas ... las recientes plantas nortañas ... ([Zermeño, 1991](#): 36)

La frontera norte mexicana tiene entonces rasgos de banalización en el sentido de su no correspondencia con actividades productivas específicas, como durante la etapa de producción fordista, sino que presenta una clara tendencia a corresponder a los requerimientos comunes de infinidad de "usuarios" potenciales. No se trata ya de la situación de movilidad de la IME debida a la incertidumbre frente al tratamiento mexicano hacia la inversión extranjera o a las antes cambiantes condiciones en las que este tipo de plantas operaban. Tampoco se trata aquí de la permanencia relativamente breve de plantas ante fluctuaciones en la paridad cambiaria. Se hace aquí referencia a la brevedad de los ciclos productivos y en la propia existencia de fragmentos de cadenas productivas como respuesta a demandas segmentadas y variables.

Ante decisiones de localización rápidamente cambiantes, la empresa transnacional (ETN) ubicada en el territorio fronterizo mexicano se enfrenta con un problema de desconocimiento del entorno de negocios. No existe tiempo suficiente para que la propia ETN conozca las formas peculiares de los marcos de regulación, de las

tramitaciones contables y fiscales, de los proveedores locales de servicios, ni de la concreción en este territorio de las relaciones laborales. Resolver el desconocimiento que las empresas transnacionales tienen debido a la brevedad de los ciclos productivos, dentro de los esquemas previos de apropiación del territorio, llevaría meses de preparación y negociación con los diversos agentes involucrados. Los ritmos de la producción mundial no permiten ya estas formas de apropiación del territorio.

El problema ha sido resuelto mediante las interfases producción-transporte y producción-servicios administrativos, externalizando(9) las formas de organización de la producción de las ETN. Una previsión reglamentaria de la IME, la figura del albergue (*shelter*), ha permitido la creación de empresas de servicio, dentro de la IME, que operan en apoyo a las actividades netamente de transformación y que evitan a las ETN el destinar esfuerzos de adaptación al entorno de negocios. Si bien la intención del programa albergue dentro de la reglamentación de la IME se refiere a lo que se ha denominado incubadoras de empresas, este programa ha sido utilizado para la externalización de los servicios administrativos y de transporte, como en el caso de la empresa Baja California Shelter Plan ([recuadro 2](#))

Recuadro 2
Externalización de la IME a los servicios: Baja California Shelter Plan, S.A. de C.V.

<p>Es una empresa que se encarga de realizar trámites a maquiladoras pequeñas (12 al momento de la entrevista), estos trámites son los siguientes: contabilidad, compras de material administrativo, aduanales y de transportación.</p> <p>Existe una diversidad muy amplia en los productos de las maquiladoras a las que atiende y organizan los diversos servicios que ofrece, incluido el transporte, de acuerdo al tipo de producto, por ejemplo aromatizantes, perfumes, flores perfumadas, conectores de plástico y bronce, productos médicos, medicinas farmacéuticas, bases de madera, filtros de aire, cerámica, <i>drives</i> de computadoras, paracaídas y anuncios de plásticos (al momento de la entrevista).</p>	<p>Por el tamaño de las maquiladoras a las que atiende y por la brevedad de su permanencia, esas plantas no podrían conseguir por separado servicios adecuados de transporte a precios convenientes. Esta empresa, para trasladar la carga consolidada de todas las maquiladoras a las que da servicio maneja alrededor de 20 camiones por día, pero sus movimientos se concentran más al final de la semana. Como la oferta de camiones de carga es insuficiente, las pequeñas empresas no tienen capacidad de negociación ante los transportistas, mientras que esta empresa tiene una posición en esta negociación similar a las maquiladoras grandes y, por tanto, puede conseguir atención adecuada en cuanto a la calidad del servicio y también el mismo precio de los servicios de transporte que consiguen los grandes maquiladores, 320 dólares el viaje de Tijuana a Los Angeles Cal. De igual manera, consiguen el trato preferencial de las maquiladoras grandes y, por tanto, para las maquiladoras que atiende no existe problema en el cruce fronterizo (la importación toma alrededor de 15 minutos y la exportación es más ágil). Al momento de la entrevista la empresa manejaba ya el</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>plásticos (al momento de la entrevista).</p> <p>En materia de transporte, se dedican a contratar, cotizar, dar seguimiento de las mercancías y asumir cualquier problema relacionado con este servicio. Tan sólo dos personas se encargan de los servicios de transportación.</p> <p>La organización y programación de transporte se realiza con un día de anticipación, y contratan los servicios de autotransportistas que tengan oficinas en ambos lados de la frontera, por ejemplo: SABALSA, Transportes Aragón, Transportes Ramón Mendoza, Transportes MEXCAL y APL.</p>	<p>sistema aduanal automatizado e integral, mientras el grueso de las IME pequeñas y aun medianas no lo tenían operando.</p>
<p><i>Fuente: Entrevista directa en mayo de 1994.</i></p>	

La crítica principal al esquema postfordista se valida con claridad en la frontera norte mexicana en donde se encuentran procesos de trabajo de lo más disímulo. Dentro de la IME destinada a la producción para mercados fragmentados y de escala mundial, se encuentran coexistiendo en una misma instalación fabril procesos robotizados, en línea de montaje o claramente artesanales. De la misma manera, pueden observarse instalaciones industriales con nula tecnificación del proceso de transformación como en el caso de la empresa Catalina Offshore ([recuadro 3](#)).

Recuadro 3 Logística de Catalina Offshore, S.A. de C.V.

<p>Esta empresa se instaló en Tijuana en 1990 y su matriz se localiza en San Diego, Cal.</p> <p>Su actividad principal es procesar y empaquetar erizo de mar. El proceso es realmente simple y no requiere de maquinaria ni equipo especializado. La capacitación es muy corta pues el proceso de trabajo se reduce a limpiar y</p>	<p>en San Diego, Cal. de donde se distribuye a Japón por avión, ya que en Estados Unidos no se consume. Los demás insumos se importan de Estados Unidos: empaque, colorantes, gel refrigerante y conservador.</p> <p>Los productos que maneja esta planta son de temporada y se limitan hasta ahora a erizo, caracol y camarón. Procesan en temporada, por</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>deshebrar el animal. Ambas operaciones se realizan a mano.</p> <p>Por las características de bajo contenido tecnológico del proceso de trabajo y su escala reducida (cuenta con dos trabajadores), la producción se realiza en un espacio diseñado para otros fines sin mayores adaptaciones. El único equipo especializado es un congelador industrial.</p> <p>Al inicio de la operación de la empresa el erizo era totalmente importado. Al momento de la entrevista y por cuestiones del ciclo de vida de los insumos y de vedas en otros lugares, era en su mayor parte de origen nacional (del Golfo de Baja California) y el resto se importaba de Chile, puesto en planta. Una vez deshebrado y empacado en unas pequeñas cajas de plástico, se traslada a la matriz</p>	<p>ejemplo, 15 toneladas de erizo, el cual tiene un precio de 35 dólares por caja en Japón. No procesan pescado pues resulta más conveniente hacerlo en Estados Unidos.</p> <p>Como es un producto perecedero y de alta densidad económica, el traslado ágil y confiable de la mercancía es un imperativo. Por ello, la planta cuenta con su propio transporte, un camión térmico de 3 toneladas. Han conseguido también por lo mismo que los trámites del paso aduanal sean para ellos muy ágiles y, como se trata de una planta con remesas frecuentes y del mismo tipo, ha conseguido incorporarse al sistema prioritario de internación de importaciones a Estados Unidos (llamado allá <i>line release</i>) y el cruce toma un máximo de hora y media.</p>
<p><i>Fuente: Entrevista directa en mayo de 1994.</i></p>	

Merece la pena llamar la atención a lo significativo de este tipo de proceso productivo bajo la figura fiscal de la IME. Ciertamente no es una planta representativa en el grueso de la industria amparada a este régimen fiscal y en la frontera norte de México. Casi todas sus características parecieran alejarla de los arquetipos en las zonas de subcontratación internacional: se dedica a la industria alimentaria; su cadena productiva completa es muy simple y con bajo contenido tecnológico; no está asociada a desarrollos tecnológicos relevantes y su mercado no es el estadounidense.

Sin embargo, precisamente por no representar la planta productiva del territorio fronterizo mexicano, llama la atención hacia la similitud que guardan los comportamientos de localización y de despliegue territorial de sus vínculos empresas de muy escaso contenido tecnológico y complejidad de su proceso productivo con aquellas de vanguardia tecnológica.

A pesar de lo simple en su cadena productiva, ha sido susceptible de fragmentarse. Por un lado, la recolección de los insumos, la pesca, se realiza atada todavía a las

características ecológicas de los lugares naturales de reproducción, aunque aun en este fragmento existe un cierto margen para cambiar de lugar de abastecimiento. Por otro lado, la transformación de este recurso natural en alimento permite su ubicación alejada tanto de los lugares de abastecimiento como de los centros de consumo.

La ubicación de este segundo fragmento de la cadena productiva intensivo de la mano de obra se decidió en México debido a su bajo costo, pero sus requerimientos de eficiencia y prontitud en la transformación de producto en mercancía exigen exactamente lo mismo que el resto de las cadenas productivas orientadas al consumo segmentado pero global, traslados del producto ágiles y confiables.

Para este fragmento productivo, el territorio ciertamente no se ha vuelto banal en la decisión locacional, pero el lugar en donde se ubique ha de tener capacidad de albergarlo sin obstáculos para la producción. Para este caso, resulta claro que no se requiere una gran capacidad de adaptación del espacio construido previamente con otros fines. Se pretende llamar la atención aquí, de todas maneras, hacia la amplitud en la gama de usuarios posibles de la región fronteriza, algunos de los cuales (como éste) pueden reutilizar el territorio sin mayores adaptaciones.

Coexistiendo con las grandes y pequeñas empresas de la producción fragmentada de alto contenido tecnológico correspondientes, por ejemplo, a la industria electrónica o de autopartes, en muchas de las cuales la organización de la producción sigue los cánones de la especialización flexible a la que aluden los regulacionistas, se encuentran fragmentos productivos con organización del proceso netamente artesanales. Ciertamente son éstos unos cuantos en el grueso de la industria instalada en la frontera y, de nuevo, no se muestran aquí con intenciones de representatividad de ningún tipo. Es significativo, sin embargo, como ilustración de la crítica que Amin y Robins han expuesto a la interpretación de la especialización flexible en cuanto a la separación artificialmente tajante entre procesos fordistas y posfordistas. Aun organizaciones del proceso productivo supuestamente ya rebasadas, como la artesanal que se encuentra en la industria mueblística de Baja California ([recuadro 4](#)), se insertan en esquemas de subcontratación internacional y producción fragmentada.

Recuadro 4

Maquila artesanal: Industria Mueblera B.C.

<p>Esta empresa maquiladora subsidiaria de Stanford Industries, de Los Angeles, Cal., se dedica a la fabricación de estructuras de muebles de madera con 70 empleados.</p> <p>La instalación de la planta obedeció al costo de la mano de obra calificada barata en Tijuana. Al contrario de la mayor parte de las empresas maquiladoras, los directivos de esta planta tienen problemas para conseguir trabajadores pues se trata de artesanos talladores de madera. De igual forma, la capacitación en esta empresa, al contrario de en otras, requiere un largo periodo (la capacitación en la IME en general es de una semana en promedio). Consecuentemente y también diferenciando esta empresa de la mayoría, la rotación del personal es poco frecuente.</p> <p>La producción no es en serie ni mecanizada, debido a que se trata de lotes pequeños bajo diseño. La</p>	<p>producción se planea y organiza por expectativas de venta y no por ventas realizadas, por lo que se tienen inventarios altos, alrededor de tres meses.</p> <p>Estos muebles son terminados y chapeados en oro en Los Angeles. Estas operaciones no se realizan en Tijuana pues se han encontrado demasiados y muy difíciles los trámites para importar los solventes y el oro.</p> <p>Su insumo principal es la madera (arce, maple, encino y un poco de caoba), la cual proviene del noroeste de Estados Unidos. Este insumo lo recibe la empresa matriz en forma de tablas en Los Angeles, donde se contrata a otro transportista para trasladarlo <i>inbond</i> a Tijuana (una plataforma completa por mes con el transportista César Batista).</p> <p>La exportación es muy ágil y se realiza una vez por semana con Transportes Turbo Express.</p>
<p><i>Fuente: Entrevista directa en mayo de 1994.</i></p>	

Para ofrecer una respuesta adecuada, tanto las diferentes instancias de gobierno como los agentes privados que con mayor influencia modifican el territorio han requerido estandarizarlo. Ello ha implicado la inclusión de la tecnología más avanzada en materia de traslado de la mercancía en proceso, donde los elementos principales han sido el paso aduanal y los medios de comunicación y transporte y, por otro lado, ha implicado el desarrollo de sistemas de instalación fabril ágiles, casi instantáneos.

IV. Flexibilidad en el uso del territorio fronterizo

Así, la promotoría de parques industriales privados ha proliferado y se ha desplegado en el territorio fronterizo. Tal como lo analiza [Leslie Sklair \(1992\)](#) para el caso de Chihuahua, la promoción de parques industriales para la cambiante IME se ha expandido hacia las ciudades del sur y ofrece ahora servicios administrativos, legales y de reclutamiento de mano de obra, además de las más avanzadas instalaciones de comunicación y de infraestructura productiva.

La fuerza de liderazgo del lado mexicano de la frontera fue la familia Bermúdez, que tenía una compañía constructora y percibió la oportunidad de construir parques industriales para la maquila en la frontera. El parque Antonio J. Bermúdez ... empleó a un ciudadano estadounidense, William Mitchell, para vender la idea de 'maquila en parque' a corporaciones de Estados Unidos... Su primer gran éxito fue RCA ... La prioridad principal ... fue el construir un parque de acuerdo a los estándares internacionales de vanguardia, con instalaciones *in situ*, que eliminarían tanto como fuera posible las dificultades de operar en México.

Las actividades maquiladoras del Grupo Bermúdez se expandieron considerablemente ... Ha establecido parques industriales en Juárez ... y una serie de parques fuera de Juárez, principalmente en el estado de Chihuahua. Adicionalmente el Grupo Bermúdez tiene que ver con la construcción de parques maquiladores en Coahuila y Yucatán ([Sklair, 1992: 82-83](#)).

Pierde entonces el territorio las características de lugar y se convierte cada vez más en emplazamiento, en territorio-mercancía. Un rasgo común en la frontera ampliada posterior a la apertura comercial es la generalización de la carencia de identidad y pertenencia de sus residentes. En cualquier lugar de la región fronteriza, pocos se sienten lugareños de la misma manera que nadie se siente extraño.

Esta capacidad del territorio al cambio se ve reflejada tal vez más claramente en la empresa Maquiladora Grupo Nova, ubicada en Matamoros ([10](#)). Se trata, en términos formales y para fines fiscales, de una empresa maquiladora. Y lo es. De hecho, se realizan a su interior actividades productivas, de ensamble o de transformación; la mayoría de los insumos proviene del exterior y la casi totalidad de sus productos tienen destino fuera de los límites del territorio nacional mexicano y, finalmente, realiza sus actividades bajo el régimen fiscal de la IME.

Sin embargo, no es posible clasificarla dentro de una determinada rama industrial, ni precisar, dentro de un periodo relativamente largo, su tamaño por número de trabajadores ni por volumen de ventas. Tampoco puede describirse el tipo o la

combinación de formas de organización de la producción que priva a su interior de la misma manera en que poco puede precisarse sobre sus empresas contratantes. En términos simples, se trata de una nave preparada de manera flexible para recibir fragmentos productivos de cualquier rama industrial. Al momento de ser entrevistada, se encontraban presentes 17 procesos diversos, sin conexión interindustrial entre ellos. Entre otros, coexistían ahí fragmentos de cadenas productivas de camisetas, válvulas de gas, juguetes y mangueras, entre otros.

Maquiladora Grupo Nova es un *shelter* de la IME que se instaló en Matamoros en 1988. A pesar de que la figura de *shelter* tenía la intención de funcionar como incubadora de empresas durante el término en que se adaptaban al ambiente de negocios y a las condiciones de mercado, en la realidad sirve en gran medida para la producción estacional de los mercados de temporada, como el juguete y las prendas de vestir, así como para fabricaciones de rápida obsolescencia económica, como algunos artículos de la industria electrónica.

Con la experiencia que esta empresa ha adquirido en los últimos cerca de diez años, garantizan a sus prospectos de clientes la instalación de cualquier proceso productivo en cuatro días y también en el mismo lapso garantizan el cierre del fragmento productivo instalado. Permisos de instalación, adquisición y compra de maquinaria y equipo e incluso reclutamiento, capacitación de la mano de obra, así como el manejo de las relaciones obrero-patronales son asumidas por Grupo Nova. Además se ofrecen el manejo administrativo del servicio de transporte para el abastecimiento de insumos y la distribución física internacional y la tramitación aduanal, a través de su centro de abastecimiento y distribución en Brownsville, Texas, así como, evidentemente, el suministro de energía eléctrica, gas, teléfono y demás formas de comunicación necesarias.

Este tipo de plantas industriales, de rápida rotación de fragmentos de producción diversos, pone en entredicho la correspondencia entre planta, empresa e industria. Aunado a la externalización de la industria hacia los servicios, que también pone en entredicho tal separación analítica, esta desvinculación entre planta e industria ilustra la adaptación estandarizada que el territorio fronterizo comenzó a adquirir durante los últimos tres lustros y perfila su evolución.

V. Conclusiones

Una gran capacidad de adaptación ha sido recientemente el imperativo para el

territorio fronterizo. Este se adecua para convertirse en un ámbito de la producción global y del comercio internacional. Procesos cuya lógica, evidentemente, exceden los marcos de decisión locales e incluso nacionales. Los procesos rectores en el uso del territorio fronterizo son aquellos que tienen que ver con las cambiantes redes internacionales de producción, cuyo resultante principal en la frontera norte mexicana es la industria maquiladora de exportación y con los flujos comerciales de alcance continental y en menor medida global.

Sin embargo, las acciones específicas de modificación y adecuación del territorio se definen, estas sí plenamente, en el ámbito local y en gran medida por el marco jurídico y las disposiciones presupuestales nacionales. En la interacción de los requerimientos globales y sus implicaciones territoriales en la frontera norte ocurre una mediación. Es en esta mediación entre lo global y lo local-nacional que se ubica la adecuación de la frontera norte mexicana. Esta se configura ahora para adecuarse con rápida respuesta a requerimientos cambiantes en la "demanda" por territorios para los procesos de la producción mundial.

La utilización de alcance continental o mundial de la frontera norte mexicana ha implicado la pertenencia de las ciudades fronterizas y aquellas cercanas a la frontera a redes internacionales, alejándolas de la dinámica de región homogénea. Consecuentemente, las modificaciones físicas en la configuración territorial son puntuales tanto en los nodos de las nuevas redes como en los arcos que los unen. Y, dadas las condiciones previas de existencia, la adecuación se constata más en el uso del territorio previamente configurado que en cambios físicos sobre el mismo. Se comprueba la preeminencia de los espacios de flujos por sobre los espacios de lugar, diferencia a la que aluden [Castells y Hall \(1994\)](#). Esta conceptualización, validada ya en gran número de investigaciones e interpretaciones en el centro del sistema-mundo, está plenamente vigente también en partes de la semiperiferia, como es el caso que aquí se plantea, y muy probablemente lo sea en el resto de la periferia. El curso de la investigación mostró la relevancia de las interconexiones en la reconfiguración territorial del tiempo/espacio fronterizo actual, concretadas en los senderos contruidos y en la actividad de traslado de la producción en tránsito. Se refuerza, a partir de información empírica directa, la crítica de algunos autores ante la división tajante fordismo-postfordismo que adelanta a manera de propuesta interpretativa la corriente regulacionista. Aquí existe también una coincidencia entre

las investigaciones en el centro (aun en el centro hegemónico) y la periferia, esto es, tanto en el centro como en la semiperiferia coexisten procesos de producción que bien pueden ser catalogados con fordistas con aquellos definidos como postfordistas.

En torno a las implicaciones territoriales de estos procesos de mundialización de la producción, se comprueba una concreción diferente en el centro, donde los hallazgos indican una recuperación de los distritos industriales, y en la semiperiferia, donde parece ser que el territorio se vuelve homogéneo, a la vez que pierde la preponderancia de sus ligas locales a favor de las conexiones mundializadas.

Notas

(1) Se utiliza aquí el modelo interpretativo de Immanuel Wallerstein ([1974](#), [1979](#) y [1984](#)) no solamente sobre el sistema-mundo capitalista, sino también su conceptualización de la semiperiferia y la posibilidad de descentración.

(2) Se utiliza aquí la terminología propuesta tiempo atrás, pero aún vigente, por [José Luis Coraggio \(1979\)](#) en cuanto a la relación entre procesos sociales y territorio, con excepción de su definición de región.

(3) Se denomina apertura comercial en México a la serie de medidas que el gobierno federal mexicano emprendió durante los años intermedios de la década de los años ochenta en torno al intercambio comercial externo. Primeramente, entre 1982 y 1984, el gobierno federal eliminó el requerimiento impuesto durante el régimen proteccionista a los importadores de solicitar un permiso previo a partir del cual se establecía, de forma casuística, el arancel de importación, sustituyéndole por aranceles fijos *ad valorem*. Posteriormente, entre 1985 y 1988, redujo drásticamente los aranceles a la importación y eliminó algunas de las barreras no arancelarias. Este proceso es analizado por [Miguel Ángel Rivera \(1993\)](#) como el prerrequisito que el gobierno mexicano hubo de cumplir para acceder al entonces GATT.

(4) La parte mexicana de esta frontera binacional fue uno de los asientos más tempranos de la subcontratación internacional. En México se le conoce como Industria Maquiladora de Exportación y se refiere al programa iniciado en 1965 por el gobierno mexicano para permitir la instalación de plantas manufactureras que produjesen con la totalidad de sus insumos importados, libres de impuestos a la

importación, con la limitante de exportar no sólo su producción completa sino también los subproductos. La restricción inicial de ubicación netamente fronteriza fue relajada en 1973. Sin embargo, la mayoría de estas plantas siguió concentrada en las ciudades limítrofes. Sólo después de la apertura comercial se pudo apreciar un cierto desplazamiento hacia otros emplazamientos cercanos a la frontera.

(5) La demanda efectiva para las mercancías de la producción llamada mundial deja fuera todavía partes importantes de la población del mundo, pero marginales a las fuerzas del mercado, en tanto su capacidad de compra no las incluye en los circuitos de acumulación de capital. La inclusión/exclusión de estas capas de población no se marca entonces por ubicación geográfica, ni en general ahora ya de acuerdo a la diferenciación de los estados nacionales, sino meramente de acuerdo a su capacidad de compra.

(6) Un análisis de esta cuestión desde la perspectiva de la influencia del transporte en la homogeneización del territorio se encuentra en el trabajo de [Margarita Camarena \(1991\)](#).

(7) Condiciones de existencia previa en el sentido propuesto por [Doreen Massey \(1978\)](#).

(8) Una situación similar es documentada y analizada por [Carlos Martner \(1998\)](#) en torno a las modificaciones del puerto de Lázaro Cárdenas debidas a los cambios en la estrategia de distribución logística de la empresa Nissan y la manera en que Transportación Marítima Mexicana (TMM) ha cambiado las rutas de abastecimiento de insumos provenientes de Asia.

(9) Se emplea este término en el sentido que se le da en el análisis logístico, por ejemplo, el uso que se encuentra en la obra de [Tixier, Mathe y Colin \(1982\)](#).

(10) Entrevista directa realizada en 1993.

Bibliografía

Aglietta, Michel (1976): *Regulación y Crisis del Capitalismo*, México, Mex.: Siglo XXI, primera edición en español, 1979.

Benko, Georges y Alain Lipietz, compiladores (1992): *Las regiones que ganan*, Valencia, Esp.: Edicions Alfons el Magnànim, primera edición en español, 1994.

Camarena Luhrs, Margarita (1991): "Homogeneización del espacio", *Revista Mexicana de Sociología*, , año LII, número 3, julio-septiembre, pp. 35-48.

Castells, Manuel (1994): "European cities, the informational society, and the global

economy", *New Left Review*, número 204, Londres, Ing.: pp. 18-32.

_____ (1997): *La era de la información. Economía, sociedad y cultura. Volumen I: La sociedad red*. Madrid, Esp.: Alianza Editorial.

_____ y Peter Hall (1994): *Tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI*, Madrid, Esp.: Alianza Editorial.

Ciccolella, Pablo, Elsa Laurelli, Alejandro Rofman y Luis Yanes, compiladores (1994): *Integración latinoamericana y territorio. Transformaciones socioeconómicas, políticas y ambientales en el marco de las políticas de ajuste*, Buenos Aires, Arg.: Universidad de Buenos Aires.

Coraggio, José Luis (1979): "Sobre la espacialidad social y el concepto de región", en *Territorios en Transición: Crítica a la planificación regional en América Latina*, Quito, Ecuador.

Fröbel, Folker, Jürgen Henricks y Otto Kreye (1977): *La nueva división internacional del trabajo*, México, Mex.: Siglo XXI, segunda edición en español 1981, 580 p.

Gatto, Francisco (1990): "Cambio tecnológico neofordista y reorganización productiva, primeras reflexiones sobre sus implicaciones territoriales", *Eure*, volumen XVI, número 47, pp. 7-34.

Giddens, Anthony y Jonathan H. Turner (1987): *La Teoría Social Hoy*, México, Mex.: Conaculta y Alianza Editorial (primera edición en español, 1990).

Izquierdo, Rafael, Oscar de Buen y Eduardo Betanzo (1996): "Mercados de transporte de carga: del cártel a la competencia", *Documento Técnico* 12, Sanfandila, Mex.: IMT.

Janowitz, Morris (1977): "A Sociological Perspective of Wallerstein", *American Journal of Sociology*, volumen 82, número 5, pp. 1090-1097.

Lipietz, Alain y Danièle Leborgne (1990): "Nuevas tecnologías, nuevas formas de regulación. Algunas consecuencias espaciales", en Francisco Alburquerque L., Carlos de Mattos y Ricardo Jordán (compiladores): *Revolución Tecnológica y Reestructuración Productiva: Impactos y Desafíos Territoriales*, ILPES/ONU, IEU/PUC, Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires, Arg.

Marx, Karl (1857-1858): *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política, borrador*, México, Mex.: Siglo XXI Editores, séptima edición en español (1978).

Martner Peyrelongue, Carlos (1998): *La apertura comercial y los puertos del*

Pacífico en la reestructuración del territorio en México, Tesis de doctorado, Querétaro, Mex.: UAM-X.

Massey, Doreen (1978): "Regionalism: Some Current Issues", *Capital and Class*, No. 6, pp. 106-125.

de Matos, Carlos (1989): "Reestructuración social, grupos económicos y desterritorialización del capital. EL caso de los países del Cono Sur", *Eure*, volumen XVI, número 47.

Piore, M. y C. Sabel (1984): *The second industrial divide: possibilities for prosperity*, Nueva York, EUA.: Basic Books.

Pozos, Fernando (1993): "Trabajadores urbanos y sus trabajos: un estudio comparativo de la fuerza laboral de Guadalajara y Monterrey", *Frontera Norte*, volumen 5, número 9, enero-junio, pp. 117-138.

Rivera R., Miguel A. (1993): "México: del sobreproteccionismo a la apertura comercial", *Política y Cultura*, año 1, número 2, México, Mex.: UAM-Xochimilco, septiembre-diciembre, pp. 137-163.

Scott, Allen J. (1992): "La economía metropolitana: organización industrial y crecimiento urbano", en Georges Benko y Alain Lipietz (compiladores), *Las regiones que ganan*, Valencia, Esp.: Edicions Alfons el Magnànim, primera edición en español, 1994, pp. 103-121.

Sklair, Leslie (1992): "The maquila industry and the creation of a transnational capitalist class in the United States-Mexico border region", en Lawrence A. Herzog (editor): *Changing Boundaries in the Americas*, San Diego, EUA: Universidad de California en San Diego, pp. 69-88.

Skopol, Theda (1977): "Wallerstein World Capitalist System: A Theoretical and Historical Critique", *American Journal of Sociology*, volumen 82, número 5, pp. 1075-1090.

Storper, Michael (1993a): "Regional 'worlds' of production: Learning and innovation in the technology districts of France, Italy and the USA", *Regional Studies*, volumen 27, número 5, pp. 433-455.

_____ (1993b): *The global economy and territoriality of economic development. Notes on a research agenda for the 1990s*, Los Angeles, EUA.: UCLA.

Thirsk, Joan (1977): "Economic and Social Development on a European-World Scale", *American Journal of Sociology*, volumen 82, número 5, pp. 1097-1102.

- Tixier, Daniel, Hervé Mathe y Jacques Colin (1982): *La logistique au service de l'entreprise*, Paris, Fra.: Dunod., segunda reimpresión, 1988.
- Wallerstein, Immanuel (1974): *El Moderno Sistema Mundial*, México, Mex.: Siglo XXI, sexta edición en español, 1991.
- _____ (1979): *The Capitalist World Economy*, Cambridge, EUA.: Cambridge University Press, octava reimpresión, 1991.
- _____ (1984): *The politics of the world economy. The States, the movements and the civilization*, Cambridge, EUA.: Editions de la Maison des Sciences de L'Homme.
- _____ (1991): *Unthinking Social Science*, Cambridge, EUA.: Polity Press.
- Wilson, Patricia (1990): "Nueva tecnología, vínculos locales y políticas públicas en la industria mundial manufacturera de reexportación", en Albuquerque *et al.* (1990), *Revolución tecnológica y reestructuración productiva: Impactos y desafíos territoriales*, Santiago, Chile.: ILPES, Universidad Católica de Chile, pp. 137-164.
- _____ y Juan José Palacios (1988): "The development of the *industria maquiladora* and local economic linkages in the interior: the case of Guadalajara", *Graduate Program in Comunico and Regional Planning*, Austin, EUA.: University of Texas.
- Zermeño, Sergio (1991): "Desidentidad y desorden: México en la economía global y en el libre comercio", en *Revista Mexicana de Sociología*, año LIII, número 3, julio-septiembre, México, Mex.: UNAM, pp. 15-64.