



Universidad Autónoma de Querétaro  
Facultad de Psicología  
Licenciatura en Psicología del Trabajo

**EXPECTATIVAS DE INCLUSIÓN LABORAL DE JÓVENES ESTUDIANTES DE ESCUELAS TÉCNICAS DEL NIVEL MEDIO SUPERIOR DENTRO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ESTADO DE QUERÉTARO, MÉXICO.**

Que como parte de los requisitos para obtener el grado de

Licenciatura en Psicología, Área del Trabajo

**Presenta:**

Irving Said Vázquez Huerta

**Dirigido por:**

Dr. Rolando Javier Salinas García

**SINODALES**

Dr. Rolando Javier Salinas García  
Presidente

\_\_\_\_\_  
Firma

Dra. Candi Uribe Pineda  
Sinodal

\_\_\_\_\_  
Firma

Dr. Juan Manuel Godínez Flores  
Sinodal

\_\_\_\_\_  
Firma

Mtro. Eduardo Luna Ruíz  
Sinodal

\_\_\_\_\_  
Firma

Mtra. Ana Lorena Dávila Fuentes  
Sinodal

\_\_\_\_\_  
Firma

---

Dr. Rolando Javier Salinas García  
Director de la Facultad

Centro Universitario  
Querétaro, Qro.  
Agosto de 2020  
México

## Resumen

El presente trabajo discute y analiza el entorno industrial que viven los jóvenes de escuelas técnicas de nivel medio superior en el estado de Querétaro, específicamente en los municipios de Amealco, Cadereyta, San Juan del Río, Pedro Escobedo y Querétaro. Su objetivo es analizar los factores institucionales (escuelas), económicos, sociales y culturales que permiten la construcción de expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz de jóvenes de escuelas técnicas del nivel medio superior en el Estado de Querétaro.

El trabajo se desarrolla por medio de una metodología de enfoque mixto, apoyado en la encuesta Inclusión Laboral de Jóvenes en el Sector Automotriz del Centro de México (SEDESOL, 2018), que permite contextualizar y comprender los escenarios sociales, culturales y económicos desde los que se desenvuelven los jóvenes de entre 16 y 22 años.

Por último, ofrece una mirada desde la perspectiva de los jóvenes que todavía no pertenecen a una organización, es decir, permite reflexionar sobre cómo interpretan la formación que se les imparte en sus respectivas instituciones académicas, además de analizar su punto de vista en relación con las empresas automotrices que se instalan en sus localidades de residencia.

**Palabras clave:** inclusión laboral, jóvenes, industria automotriz, escuelas técnicas, factores sociales y culturales

## Summary

This paper discusses and analyzes the industrial environment, in which young people from technical schools of upper secondary level live in the state of Querétaro, in the municipalities of Amealco, Cadereyta, San Juan del Rio, Pedro Escobedo and Queretaro. His objective is analyze the institutional (schools), economic, social and cultural factors that allow the construction of the expectations of labor inclusion in young students attending technical schools of the upper secondary level within the automotive sector of the State of Queretaro. The work is developed under a mixed methodology, supported by the survey Inclusión Laboral de Jóvenes en el Sector Automotriz del Centro de México (SEDESOL 2018), which allows to context and understand social, cultural and economic scenarios in which these young people, aged between 16 and 22, operate.

Finally, this thesis allows taking the point of view of young people who do not belong to an organization yet, that is say, reflect about how to interpret the received training from their academic institutions, in addition to analyze their point of view in relation to automotive companies established in their residence places.

**Key words:** labor inclusion, youth, automotive industry, technical schools, social and cultural factors

## Agradecimientos

A mi director de tesis, El Dr. Javier Salinas, con quien compartí el gusto por la investigación desde área básica. Gracias por aceptar ser mi director de tesis, por apoyarme en todo momento, por exigirme el potencial que sabías que tenía para desarrollar esta tesis, por ser mi mentor y amigo.

A mis profesores de licenciatura: la maestra Angélica Aguado, Tanya González, el Dr. Carlos Barraza, las maestras María y Lorena Dávila, la maestra María del Carmen Torres, la maestra María Eugenia Chávez. Gracias por todo el esfuerzo que pusieron en sus clases, por formarnos en un juicio crítico, por su profesionalidad y ética en el salón de clase e ir cimentando el amor por la psicología y la psicología del trabajo en cada uno de sus alumnos.

Gracias a mis sinodales de tesis: la Dra. Candi Uribe, el Dr. Manuel Godinez, el Mtro. Eduardo Luna y la Mtra. Lorena Dávila, por aceptar colaborar conmigo, no solo en la parte final de la tesis sino también en varias etapas de su elaboración y presentación en encuentros de investigadores. Gracias por todo su apoyo y las experiencias que compartí con cada uno de ustedes.

A mis padres: Julio Vázquez y Elena Huerta; y a mi hermano: Eduardo Vázquez, por ser mi principal pilar y motivadores a lo largo de estos cuatro años de licenciatura, por nunca dejarme solo y apoyarme en todo momento, en todos los sentidos posibles, para concluir esta etapa de mi vida.

A mis familiares, tíos, tías, primos, que a lo largo de estos años estuvieron conmigo en todo momento. Gaby, Carlos, Alan, Febri, Pam, Marce, Ricardo, gracias por siempre estar presentes.

A mis mejores amigos: Lalo, Ricardo y Alejandra por nunca dejar de estar presentes en los altibajos de estos cuatro años, a pesar de que los caminos de nuestras vidas pudieran distanciarnos en algunos momentos, nunca perdí su apoyo y su amistad. Gracias por estar siempre ahí.

Por último, y no menos importante, a mis compañeros de área básica: Caro, Frida, Giovanna, Lugo; a mí coordinadora de servicio social Mayra por todo su apoyo durante este proceso; y mis compañeros de área: Renata, Fer, Andy, Dianita y Mer, por todas las experiencias que vivimos durante el tiempo que compartimos juntos y por todo el incondicional apoyo que recibí de ustedes.

## **Dedicatorias**

A mi padre: Julio Vázquez Trujillo, a mi madre: Elena del Pilar Huerta Hernández y a mi hermano: Eduardo Alberto Vázquez Huerta. Gracias por brindarme todo su cariño y su apoyo incondicional. Sin ustedes esto no habría sido posible. Con todo mi amor, su hijo y hermano:  
Irving Said Vázquez Huerta.

Dirección General de Bibliotecas UAQ

## ÍNDICE

<b>RESUMEN .....</b>	<b>1</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>2</b>
<b>AGRADECIMIENTOS.....</b>	<b>3</b>
<b>DEDICATORIAS .....</b>	<b>4</b>
<b>ÍNDICE.....</b>	<b>6</b>
<b>CAPITULO I PROBLEMÁTICA SOBRE LA IMPORTANCIA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ .....</b>	<b>7</b>
I.I IMPORTANCIA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ A NIVEL MUNDIAL.....	7
I.II LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN AMÉRICA LATINA .....	11
I.III LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO: MÉXICO FRENTE A OTROS PAÍSES DEL MUNDO .....	14
I.IV LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO DE MÉXICO.....	16
I.V LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN QUERÉTARO.....	19
<b>CAPITULO II PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS, PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN, JUSTIFICACIÓN Y CONCEPTOS ORDENADORES.....</b>	<b>27</b>
II.I OBJETIVO GENERAL: .....	27
II.II OBJETIVOS ESPECÍFICOS:.....	27
II.III PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN .....	28
II.IV PREGUNTAS SECUNDARIAS .....	28
II.V JUSTIFICACIÓN .....	29
II.VI DEFINICIÓN DE LOS CONCEPTOS ORDENADORES: .....	31
<b>CAPITULO III PERSPECTIVA TEÓRICA.....</b>	<b>32</b>
III.I LA IDENTIDAD Y LAS EXPECTATIVAS PSICOSOCIALES.....	32
III.II LA TEORÍA MOTIVACIONAL DE LAS EXPECTATIVAS DE VÍCTOR VROOM. ....	33
III.III PLANTEAMIENTO TEÓRICO SOBRE LAS APROXIMACIONES SOCIALES, CULTURALES, INSTITUCIONALES Y ECONÓMICAS EN LA FORMACIÓN DE EXPECTATIVAS. ....	35
III.IV LA INTERNALIZACIÓN DE LA REALIDAD OBJETIVA. ....	36
III.V LA SOCIALIZACIÓN PRIMARIA: LA INSERCIÓN A LA SOCIEDAD. ....	37
III.VI LA INSTITUCIONALIZACIÓN.....	38
III.VII LA SOCIALIZACIÓN SECUNDARIA.....	39
III.VIII LO SUBJETIVO Y LAS REPRESENTACIONES SOCIALES.....	41
III.IX PERSPECTIVAS TEÓRICAS SOBRE LAS IMPLICACIONES CULTURALES.....	44
III.X APROXIMACIONES A LAS VALORACIONES ECONÓMICAS SIMBÓLICAS. ....	46

III.XI LAS IMPLICACIONES SOCIALES, INSTITUCIONALES, CULTURALES Y ECONÓMICAS EN LAS TRAYECTORIAS ACADÉMICAS Y LABORALES DE LOS JÓVENES.....	48
--	----

**CAPITULO IV ESTRATEGIA METODOLÓGICA..... 54**

IV.I HIPÓTESIS DE TRABAJO .....	54
IV.III HIPÓTESIS COMPLEMENTARIA .....	54
IV.IV DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN:.....	54
IV.V UNIVERSO DE ESTUDIO.....	55

**CAPITULO V RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN..... 58**

V.I RESULTADOS POR PREGUNTA. ....	58
V.II FACTORES ENCONTRADOS POR VARIABLE .....	65

**CAPITULO VI ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS..... 68**

VI.I ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE HIPÓTESIS .....	71
---	----

**CAPITULO VII CONCLUSIONES..... 72**

**BIBLIOGRAFÍA..... 77**

Dirección General de Bibliotecas UAQ

# CAPITULO I

## PROBLEMÁTICA SOBRE LA IMPORTANCIA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

### I.I Importancia del sector automotriz a nivel mundial

La industria automotriz es una de las industrias más importantes en todo el mundo y uno de las principales economías para varias naciones como la nuestra. Barrera & Pulido (2017), mencionan que actualmente este sector se enfrenta diferentes cambios sociales, económicos y principalmente tecnológicos en vías de la fabricación de vehículos eléctricos y autónomos, al tiempo que enfrenta retos importantes en normas de emisiones, regulaciones de seguridad, competitividad en la preferencia de los consumidores, entre otros; generando nuevas alianzas, fusiones y adquisiciones entre las principales marcas a nivel mundial. De acuerdo con Barrera & Pulido (2016), esta industria se integra por dos sectores: terminal, que se enfoca en actividades de diseño, desarrollo y manufactura de automóviles pesados y ligeros, también llamados OEM (Original Equipment Manufacturer) (FECYT, 2018); y autopartes, las cuales se componen de las proveedoras de las OEM (FECYT, 2018); divididos a nivel internacional en vehículos ligeros y vehículos pesados. Esta división se expresa de la siguiente manera:

- 1) *Vehículos ligeros: Vehículos de motor utilizados para el transporte de pasajeros que no contienen más de ocho asientos (incluido el del conductor).*
- 2) *Vehículos comerciales ligeros: Vehículos de motor utilizados para el transporte de productos y personas; en esta categoría se encuentran las pickups, SUV, minivan y camiones panel.*
- 3) *Vehículos pesados: Vehículos utilizados para el transporte de mercancías; su peso es mayor a 7 toneladas.*
- 4) *Autobuses: Vehículos utilizados para el transporte de más de ocho pasajeros, con una capacidad de más de 7 toneladas. Internacionalmente, los vehículos se clasifican en dos grupos:*
  - *Automóviles para pasajeros.*
  - *Vehículos comerciales (incluyen vehículos comerciales ligeros, camiones pesados y autobuses), (Barrera & Pulido, 2016, p. 19).*



Siguiendo la línea de Barrera & Pulido (2016), en 2015 las empresas líderes a nivel mundial de acuerdo a sus ventas fueron: Volkswagen 268,566 mdd, Toyota 247,702 mdd, Daimler 172, 279 mdd, Exor, Ferrari, Fiat Chrysler Automobiles (FCA) y CNH Industrial 162, 163 mdd.

En cuanto a la participación en producción por región del 2015 se encuentran: Asia-Pacífico: vehículos ligeros 47%, vehículos pesados 42.7%; Unión Europea: vehículos ligeros 33.6%, vehículos pesados 12.6%; América: vehículos ligeros 10.5%, vehículos pesados 28%; Resto del mundo: vehículos ligeros 8.9%, vehículos pesados 16.7%.

Durante ese mismo año, China se mantuvo como el mayor fabricante de vehículos en el mundo, la siguiente tabla enmarca el listado de los 10 principales países productores de vehículos en el periodo de 2011-2015:

**Tabla 5: Principales países productores (2011-2015) en millones de**

#	2011	2012	2013	2014	2015
1	China-18.8	China-19.2	China-22.1	China-23.8	China-24.5
2	EUA-8.6	EUA-10.3	EUA-11.0	EUA-11.7	EUA- 12.1
3	Japón-8.3	Japón-9.9	Japón-9.6	Japón-9.8	Japón-9.3
4	Alemania-6.3	Alemania-5.6	Alemania-5.7	Alemania-5.9	Alemania-6.0
5	Corea del Sur-4.6	Corea del Sur-4.5	Corea del Sur-4.5	Corea del Sur-4.5	Corea del Sur-4.5
6	India-3.9	India-4.1	India-3.9	India-3.8	India-4.1
7	Brasil-3.4	Brasil-3.3	Brasil-3.7	México-3.4	México-3.6
8	México-2.7	México-3.0	México-3.0	Brasil-3.1	España-2.7
9	España-2.3	Tailandia-2.4	Tailandia-2.5	España-2.4	Brasil-2.4
10	Francia-2.2	Canadá-2.4	Canadá-2.4	Canadá-2.4	Canadá-2.3

Fuente: Barrera & Pulido (2015), *La industria Automotriz Mexicana: Situación actual, retos y oportunidades [Imagen]*. Recuperado de: <https://www.promexico.mx/documentos/biblioteca/industria-automotriz-mexicana.pdf>

### La producción de vehículos ligeros

Una de las estimaciones que Barrera & Pulido (2016) realizan para este sector hacia la producción mundial de 2020 es que tendrá un valor aproximado de 1,649 miles de millones de dólares, en comparación con 2015 que fue de 1,498 miles de millones de dólares; con un volumen estimado de venta hacia 2020 de 105.9 millones de unidades vendidas, lo que significaría una tasa media de crecimiento anual (TMCA) del 1.9%.

### La producción de vehículos pesados

La estimación de Barrera & Pulido (2016) para 2020 en este rubro es de aproximadamente 280,000 millones de dólares en el valor de la producción, en comparación con el valor de producción de 2015 con un total de 252,000 millones de dólares. Con una TMCA de 2.2% en el periodo de 2015 a 2020.

### **Consumo de vehículos ligeros y vehículos pesados**

En 2015 la venta de vehículos ligeros a nivel mundial tuvo un valor aproximado de 1,755 miles de millones de dólares, mientras que el segmento de los vehículos pesados tuvo un valor aproximado de 696 miles de millones de dólares. Las estimaciones para el año 2020 del primer sector oscila un valor de 1,932 miles de millones de dólares, lo que significaría una TMCA de 1.9%, por su parte, el segundo sector estima un valor de 830 miles de millones de dólares, lo que supondría una TMCA de 3.6%, ambos en el periodo 2015-2020.

### **Alianzas estratégicas**

En los últimos años la industria automotriz ha atravesado por un proceso continuo de reconfiguración por parte de las marcas armadoras, generando un creciente número de alianzas estratégicas entre las principales compañías, que buscan generar economías de escala en procesos de diseño, fabricación y comercialización de nuevos modelos; *“Algunos ejemplos importantes son la alianza entre Renault y Nissan y Renault-Nissan y Daimler en países como México, Rusia y China”* (Barrera & Pulido, 2016, p. 29).

Sánchez (2016), menciona algunas de las principales alianzas dentro del sector automotriz, donde destacan Volkswagen con Mobileye, líder tecnológico en el área de procesamiento de imágenes automatizado, buscando impulsar la investigación en el desarrollo de vehículos autónomos; General Motors quien invirtió 500 millones de dólares con la compañía Lyft Inc., como parte de un primer paso para el desarrollo de vehículos sin conductor; y KIA Motors quienes formaron una sub-marca nombrada Drive Wise que planea incorporar sistemas de control de asistencia para el conductor (ADAS), lo que representaría ofrecer vehículos inteligentes, autónomos y seguros que se ofertarán al mercado en 2030.

Tajitsu (2019), realiza una comparación sobre las alianzas que más vehículos ligeros vendieron durante 2018, siendo la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi el primer lugar con 10,76 millones de vehículos vendidos a nivel mundial, superando a Volkswagen Group quienes vendieron 10.6 millones de unidades y a Toyota quien vendió 10.39 millones de unidades.

### **La participación de los países emergentes**

Barrera & Pulido (2016), mencionan que el contexto de costos más competitivos internacionalmente es un reto para los países productores de automóviles. Retoma el ejemplo de Canadá y Francia que han sufrido grandes descensos en sus niveles de producción, contrastándolos con países como China, India, Brasil y Corea, como se muestra en la siguiente imagen:

**Imagen 1: Producción de Vehículos (2007-2015) en millones de unidades de países industrializados y países emergentes**



Fuente: Barrera & Pulido (2016), *La industria Automotriz Mexicana: Situación actual, retos y oportunidades [Imagen]*. Recuperado de: <https://www.promexico.mx/documentos/biblioteca/industria-automotriz-mexicana.pdf>

Por otro lado, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) entrevista a Tommaso Pardi (Director de GIS Gerpisa), quien analiza las transformaciones de la industria automotriz en los países desarrollados y en los países en desarrollo, quien asegura:

*Las economías emergentes representaban una cuarta parte del total de la producción automotriz a principios de los años 2000; en 2015, constituyen más de la mitad. Así que es evidente que el crecimiento de la industria automotriz tuvo lugar en las economías emergentes, como China. En el año 2000, menos de 4 millones de automóviles fueron producidos en China, hoy día la cifra es de casi 30 millones. China se ha convertido en el principal fabricante de automóviles del mundo y en el mayor mercado. Todo lo que sucede en China tiene una importancia estratégica para la industria en general (Opinión OIT, 2017).*

De acuerdo con Barrera & Pulido (2016), la estrategia de las empresas armadoras se traduce en trasladar la producción de modelos vehículos de mayor volumen a los países emergentes, cuyos gastos de manufactura son más competitivos, manteniendo a sus países de origen con el armado de los vehículos de lujo que necesitan menores volúmenes de producción, pero con mayores ganancias.

### **Tendencias tecnológicas**

Dentro de esta categoría se encuentran los *“vehículos amigables con el medio ambiente y energéticamente eficientes”*, tendencia que se ha reforzado gracias al crecimiento del mercado para vehículos nuevos en los países emergentes. Las compañías armadoras cada vez invierten más en operaciones de investigación y desarrollo (I+D) con el objetivo de ofrecer a sus clientes tecnologías amigables con el medio ambiente, como nuevas fuentes de combustible (hidrógeno y/o energía eléctrica), lo que provoca incremento en costos de materiales, tecnologías y mayor capacitación de los trabajadores.

Los motores a diésel es una tendencia liderada por constructores alemanes, la principal característica de estos motores es su tamaño pequeño y menor cilindraje en comparación con los motores a gasolina, esto les permite generar curvas de potencia contra consumo por debajo de los motores a gasolina. *“Para tener una mayor potencia y mejor desempeño en los motores se utilizan elementos como turbocompresores y sistemas de inyección directa”* (Barrera & Pulido, 2016, p. 31).

Los automóviles híbridos son una tendencia que utiliza forma alterna dos sistemas de propulsión: *“Uno tradicional, basado en un motor a combustión, y un sistema paralelo, basado en uno o varios motores eléctricos alimentados por baterías”* (Barrera & Pulido, 2016, p. 31). Este tipo de vehículo reduce el consumo de combustible y de emisiones. Actualmente Honda y Toyota son los principales desarrolladores de este tipo de vehículos.

Los automóviles eléctricos se han hecho populares en el mercado debido a su economía y por ser de cero emisiones. Sin embargo, su principal desventaja es la *“autonomía (operación sin carga) limitada, que los hace poco atractivos para viajes largos”* (Barrera & Pulido, 2016, p. 31).

Los vehículos con motor a hidrógeno tienen la ventaja de necesitar de un combustible abundante y económico. Países como Noruega y Estados Unidos han realizado trabajo de infraestructura e investigación de vehículos impulsados por hidrógeno. Algunas de las firmas que se encuentran trabajando con este modelo de motor son: Mazda y su versión RX8 y Toyota.

Por último, los vehículos autónomos son automóviles *“autoconducidos por tecnologías como GPS, radar y visión computarizada, para interpretar la información del entorno del vehículo e identificar patrones de navegación, obstáculos y señales de tránsito”* (Barrera & Pulido, 2016, p. 32). Algunas de las empresas involucradas en el desarrollo de estos vehículos son: Apple, Audi, Continental, Google, Mercedes-Benz, Tesla y Toyota.

### **I.II La industria automotriz en América Latina**

Uno de los puntos clave para dimensionar el impacto que tiene el sector automotriz en la economía mexicana es su contraste con la industria a nivel Latinoamérica. Siguiendo la línea de Aponte (2018) la industria automotriz en América Latina nace a partir de considerar el uso de vehículos como una necesidad básica en la sociedad y de los escasos tipos de este transporte; por

lo que a partir de 1920 se comenzaron a crear plantas de ensamblaje de piezas importadas, destacando en países como Argentina, Brasil, México y Uruguay.

En el periodo de 2000 a 2009 todos estos países han mostrado un incremento en sus parques automotores, países como Colombia y Perú mostraron un aumento del 300% en este periodo. Dentro de esta industria, México y Brasil son las principales potencias en la producción y venta de vehículos desde la llegada del Volkswagen Sedán (o Beetle) a Brasil en la década de 1950 y a México en la década de 1960.

Actualmente Brasil y México concentran el 90% de la producción automotriz de la región, ubicándose en el sexto y décimo lugar de productores de vehículos a nivel mundial respectivamente. De acuerdo con Aponte (2018), Brasil, e 2011 ya había duplicado sus ventas hasta los 3.6 millones de unidades; lo que lo posiciono como el cuarto lugar dentro del mercado mundial, detrás de China, Estados Unidos y Japón.

Los principales retos a los que se enfrenta la industria automotriz en Latinoamérica son el uso compartido de vehículos privados, la digitalización y la producción de vehículos más ecológicos, teniendo un gran impacto en áreas como la calidad de los productos en los mercados y la cantidad de empleos generados en la actualidad y a futuro. Lo que se resume en una serie de cambios de procesos alternativos, donde destacan: el uso de energías alternativas, como fósiles, limpias y renovables (Aponte, 2018).

Estos nuevos retos son resultado de los altos niveles de contaminación en las principales ciudades del mundo, por lo que la industria ha asumido el compromiso de una política eco-sustentable, utilizando materiales más livianos y combustibles menos contaminantes. En este sentido, Colombia es uno de los países que busca evitar los problemas de contaminación que tienen algunas ciudades del mundo como en el caso de México y China, utilizando vehículos híbridos y eléctricos.

Poniendo en contexto la situación de América Latina, Colombia registró un total de 77.948 vehículos ensamblados durante 2017, con una comercialización del 54.4% para vehículos particulares, un 36.6% de vehículos camperos y camionetas y un 4.9% para vehículos de carga (Clavijo, 2018). Por otro lado, Medina (2018), realiza un análisis sobre las principales marcas, en cuanto a vehículos vendidos, en Colombia, donde Chevrolet es el primer lugar con 3.841 vehículos vendidos, seguido por Renault con 10.445 y Nissan con 4.850 (cifras hasta marzo de 2018). En contraste con la estadística de 2016 de la Acolfa (Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes, 2017), los principales productores de vehículos por ensambladora fueron: Sofasa (Renault) con 76.792u, Colmotores (Chevrolet) con 43.939u e Hino con 4.064u. Esto deja entrever que, en Colombia, los principales productores y vendedores de vehículos son: Chevrolet y Renault.

Por su parte, Perú registró una venta e inmatriculación en 2017 de 163,668 vehículos livianos (automóviles, camionetas, pick up, furgonetas, station wagon,

SUVs y todoterrenos), en ese mismo rubro, un total de 276,675 vehículos menores (motocicletas y trimotos), y un total de 16,613 vehículos pesados (camiones, tratocamiones, minibús y ómnibus. Con un total de 456,956 unidades vendidas (Asociación Automotriz del Perú, 2017). De acuerdo con Vildoza (2017), los principales productores de vehículos en Perú son: Toyota, Honda, Nissan, Ford, BMW, Volkswagen, Mazda, Hyundai, Lexus y Audi.

En el caso de Uruguay, la estadística de ventas de autos y comerciales livianos de la Ascoma (Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores, 2017) registró un total de 54,522 vehículos vendidos, 1,764 camiones vendidos y 119 unidades ómnibus. En el caso de las marcas que más se vendieron en el ramo de los autos y comerciales livianos, destacan Volkswagen con 8,040 unidades vendidas, Chevrolet con 7,331 unidades vendidas, Fiat con 6,344 unidades vendidas, Renault con 5,109 unidades vendidas, Suzuki con 4,996 unidades vendidas, Nissan con 3,211 unidades vendidas, Hyundai con 2,809 unidades vendidas, Peugeot con 2,686 unidades vendidas y Ford con 1,886. En el caso de los camiones, las marcas que más vendieron fueron: Jac con 324 unidades, Jmc con 300 unidades, Volkswagen con 251 unidades, Hyundai con 156 unidades y Mercedes Benz con 151 unidades.

De acuerdo con la ADEFA (2017) (Asociación de Fábricas Automotores.), en Argentina se produjeron un total de 473.408 vehículos, de los cuales, 203.694 fueron automóviles (carga ligera) y 269.714 fueron vehículos comerciales (carga pesada) durante 2017. En este año, las principales empresas productoras fueron: Toyota Argentina S.A. con 125.520 unidades, Ford Argentina con 78.181 unidades, Volkswagen Argentina S.A. con 75.907 unidades, Renault Argentina S.A. con 54.313 unidades y General Motors S.R.L. con 50.388 unidades.

Por último, en Brasil, de acuerdo con la Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores [Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores], 2017) la producción de 2017 en vehículos ligeros (Automóviles) fue de 2.269.230 unidades, la producción de vehículos comerciales leves fue de 326.250 unidades, la producción de camiones fue de 83.044 unidades y la producción de ómnibus fue un total de 20.643 unidades, dando un total de 2699.167 unidades. Dentro de Brasil y siguiendo la línea de la Anfavea (2017), las empresas asociadas a esta institución son: AGCO do Brasil Máquinas e Equipamentos Agrícolas Ltda, Agrale S.A., Audi do Brasil Indústria e Comércio de Veículos Ltda, BMW do Brasil Ltda, CAO A Montadora de Veículos S.A, CNH Industrial Brasil Ltda, FCA do Brasil Ltda, Ford Motor Company Brasil Ltda, General Motors do Brasil Ltda, Honda Automóveis do Brasil Ltda, Mercedes-Benz do Brasil Ltda, Nissan do Brasil Automóveis Ltda, Nissan do Brasil Ltda, Peugeot Citroën do Brasil Automóveis Ltda, entre otros. Lo que deja entrever el peso que tiene la industria automotriz en este país.

Para dimensionar el peso de México y Brasil en este ramo, se contrastan a continuación las primeras 20 firmas del sector automotriz y de autopartes dentro del ranking de las 500 empresas más grandes de Latinoamérica del 2018 (donde solamente destaca una firma por parte de Argentina):

**Tabla 2: Las 20 mayores empresas automotrices en América Latina (2018)**

RK 2018	EMPRESA	PAÍS	SECTOR
15	NISSAN MÉXICO	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
17	GENERAL MOTORS MÉX.	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
39	VOLKSWAGEN MÉXICO	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
51	FORD MÉXICO	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
62	FCA MÉXICO	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
70	FIAT AUTOMÓVILES	BRA	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
79	HONDA MÉXICO	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
88	MAGNA INTERNACIONAL	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
100	VOLKSWAGEN BRASIL	BRA	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
105	TOYOTA MÉXICO	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
113	TOYOTA BRASIL	BRA	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
119	NEMAK	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
137	KIA MOTORS MÉX.	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
144	GENERAL MOTORS BRA.	BRA	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
163	TOYOTA ARGENTINA	ARG	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
171	RENAULT BRASIL	BRA	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
182	LEAR CORPORACIÓN MÉX.	MEX	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
185	MERCEDES BENZ BRASIL	BRA	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
187	SPAL	BRA	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES
225	HONDA BRASIL	BRA	AUTOMOTRIZ/AUTOPARTES

*Elaboración propia con datos de América Economía (2018) en “Conozca las 500 empresas más grandes de Latinoamérica 2018”. Recuperado de: <https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/conozca-las-500-empresas-mas-grandes-de-latinoamerica-2018>*

### **I.III La industria automotriz en México: México frente a otros países del mundo**

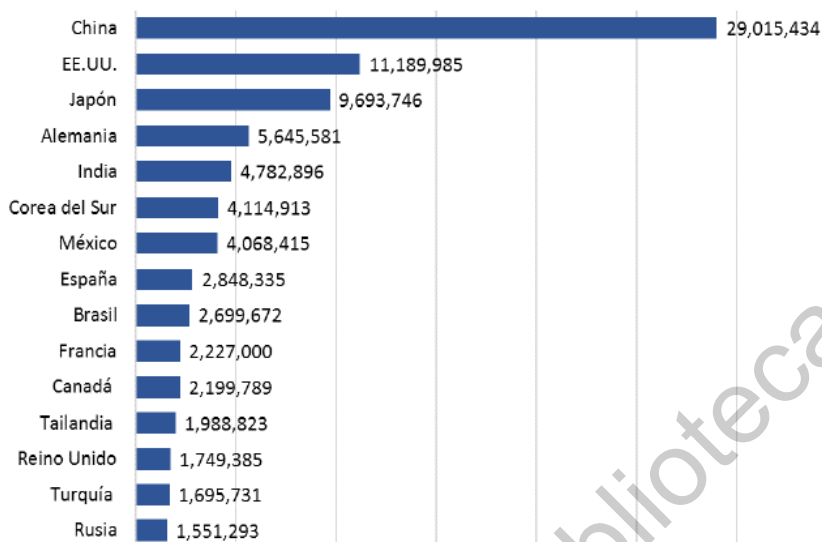
El Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP), menciona en su boletín de 2018 sobre México y el sector externo, que la producción mundial de automóviles, en 2017, ascendió a 97 millones 302.5 mil unidades (automóviles y vehículos ligeros), de acuerdo con datos de la OICA.

*Durante este año, México se mantuvo como el séptimo productor de automóviles a nivel mundial con una producción total de 4 millones 068 mil 415 unidades que representa el 4.2 por ciento del total mundial, cifra 13 por ciento superior a la de 2016, cuando produjo 3 millones 587 mil 462 unidades. (Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, 2018, p.2).*

Dentro de esta categoría, China es el principal fabricante de automóviles en el mundo, con una producción representativa del 29.8% del total mundial, seguido

de Estados Unidos con un 11.5%, Japón con el 10.0% y Alemania con el 5.8%, tal como lo muestra la siguiente imagen:

**Imagen 2: Producción de Vehículos Automotores (2017) en millones de unidades**



Fuente: Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (2018) “Retos de la Industria Automotriz ante los cambios en los bloques comerciales”, recuperado de: <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/boleco/2018/becefp0172018.pdf>

En cuanto a las exportaciones mundiales, México se posicionó dentro de los primeros diez principales exportadores, ocupando el 4to lugar con un total de 88.1mmdd por ventas al exterior. Mientras que en área de las importaciones ocupó el décimo lugar con un total de 37.2mdd. Su posición con respecto a otros países en ambas áreas se puede observar en las siguientes tablas:

**Tabla 3: Principales exportadores de automóviles (2016)**

PRINCIPALES EXPORTADORES DE AUTOMOVILES, 2016	MILLONES DE DOLARES
ALEMANIA	244,400
JAPON	141,799
ESTADOS UNIDOS	124,564
MEXICO	88,082
CANADA	64,288
REPUBLICA DE COREA	62,651
CHINA	60,145
ESPAÑA	53,917
REINO UNIDO	51,311
FRANCIA	45,383

Elaboración propia con datos del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (2018) “Retos de la Industria Automotriz ante los cambios en los bloques comerciales”, recuperado de: <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/boleco/2018/becefp0172018.pdf>



**Tabla 3.2: Principales importadores de automóviles (2016)**

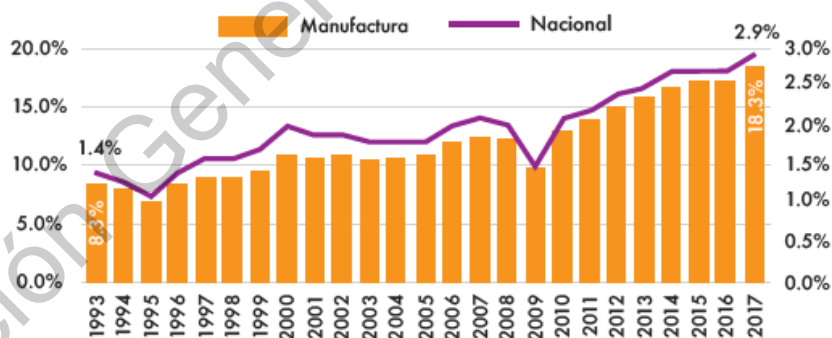
PRINCIPALES IMPORTADORES DE AUTOMOVILES, 2016	MILLONES DE DOLARES
ESTADOS UNIDOS	284,835
ALEMANIA	111,293
REINO UNIDO	74,177
CHINA	71,506
CANADA	67,493
FRANCIA	59,272
BELGICA	47,017
ITALIA	43,458
ESPAÑA	40,922
MEXICO	37,243

Elaboración propia con datos del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (2018) “Retos de la Industria Automotriz ante los cambios en los bloques comerciales”, recuperado de: <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/boleco/2018/becefp0172018.pdf>

#### I.IV La industria Automotriz en el crecimiento y desarrollo de México

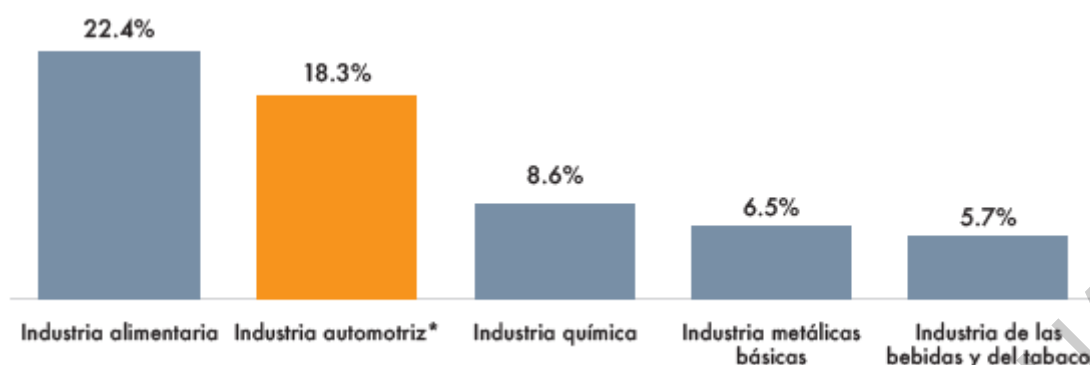
De acuerdo con el boletín de la Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores A.C. (AMDA), durante 2017, la industria automotriz contribuyó con un 2.9% del PIB nacional y con el 18.3% manufacturero, creciendo 4.6 veces más que el PIB nacional (9.4% contra un 2.0%) en comparación con 2016. La siguiente imagen muestra el impacto del PIB de la industria automotriz en México:

**Imagen 3: PIB de la Industria Automotriz en México**



Fuente: Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores A.C. (2018) “Diálogo con la industria automotriz 2018-2024”, recuperado de: <https://www.amda.mx/dialogos-con-la-industria-automotriz/>

**Imagen 4: Aportación al PIB Manufacturero de varias industrias en México**



Fuente: Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores A.C. (2018) “Diálogo con la industria automotriz 2018-2024”, recuperado de: <https://www.amda.mx/dialogos-con-la-industria-automotriz/>

### Distribución geográfica

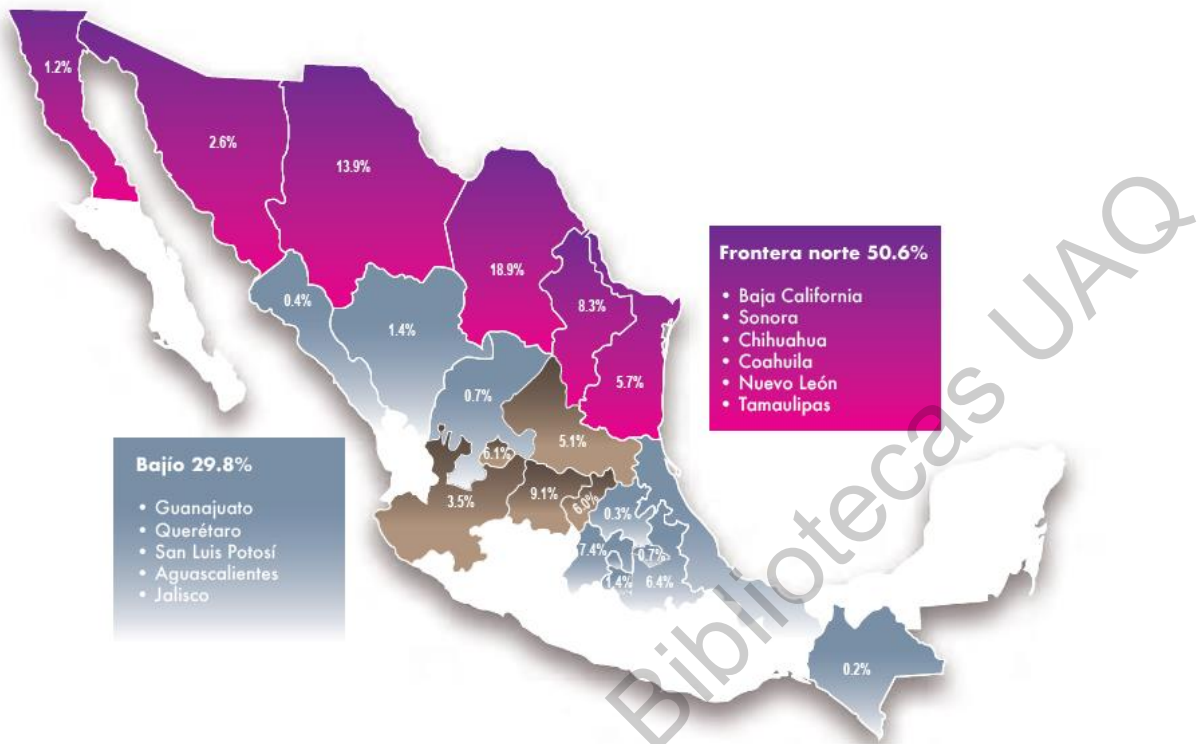
La industria automotriz tiene presencia en las regiones norte y centro del país mediante el desarrollo de clústers de fabricación. Un clúster se define como: “una organización formal que asocia a las empresas del sector automotriz con las instituciones, de gobierno y académicas, con el fin de crear una visión en común y realizar actividades colaborativas” (Clúster Automotriz de Jalisco, 2019).

La AMDA (2018), menciona que existen 20 complejos de vehículos ligeros en el país, distribuidos en 12 entidades federativas; 11 plantas armadoras de vehículos pesados y motores a diésel con presencia en 8 estados de la República; 24 estados cuentan con la presencia de empresas proveedoras de autopartes y; existen 2,361 agencias distribuidoras de vehículos nuevos y servicio de postventa en el país.

Las plantas fabricantes de vehículos ligeros y motores se encuentran en los siguientes estados: Toyota en Baja California Norte, Ford en Sonora, Chihuahua y Estado de México, FCA en Coahuila y Estado de México, General Motors en Coahuila, San Luis Potosí, Guanajuato y Estado de México, KIA Motors en Nuevo León, Honda Motors en Guanajuato y Jalisco, Mazda en Guanajuato, Volkswagen en Guanajuato y Puebla, Audi en Puebla, y Nissan en Morelos y dos plantas en Aguascalientes, (AMDA, 2018).

Las plantas fabricantes de vehículos pesados y motores se encuentran en los siguientes estados: Kenworth en Mexicali, Baja California; Freightliner en Saltillo, Coahuila y en Santiago Tianguistenco, Estado de México; Navistar International en Nuevo León; Mercedes-Benz en García, Nuevo León; MAN y Volkswagen Camiones Autobuses y Scania en El Marqués, Querétaro; DINA en Ciudad Sahagún, Hidalgo; Volvo en Tultitlán Estado de México; Isuzu en Cuautitlán Izcalli, Estado de México; Hino en Silao, Guanajuato y; Cummins Inc. En San Luis Potosí, San Luis Potosí (AMDA, 2018). La siguiente imagen representa el porcentaje de producción de autopartes por entidad federativa:

**Imagen: 5 Producción de autopartes por entidad federativa (2017), considerando motores y transmisiones.**



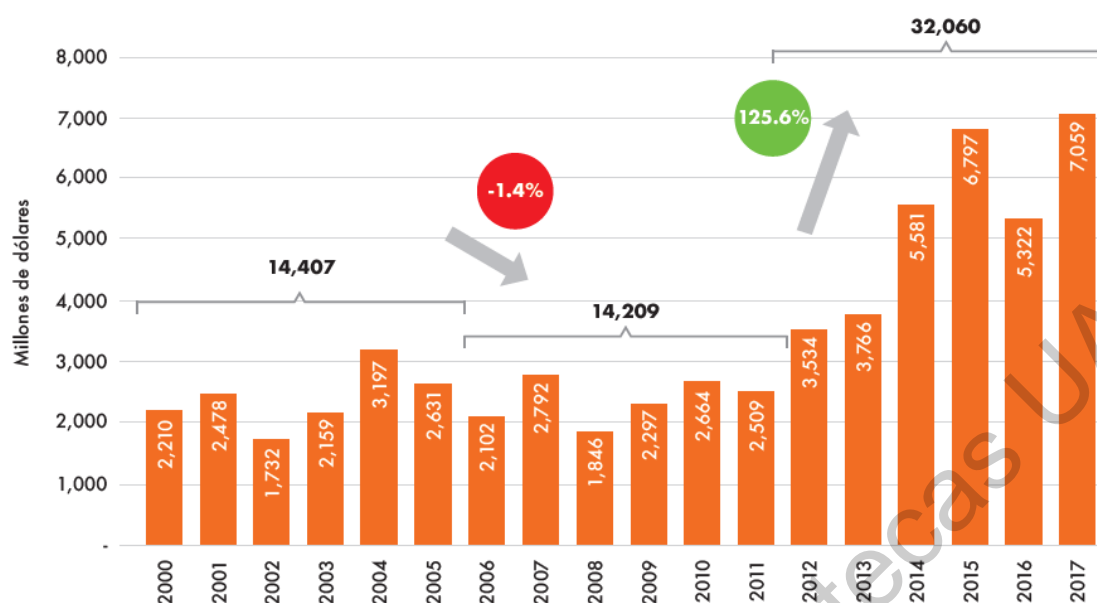
*Fuente: Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores A.C. (2018) "Diálogo con la industria automotriz 2018-2024", recuperado de: <https://www.amda.mx/dialogos-con-la-industria-automotriz/>*

### **La industria automotriz en la economía mexicana**

En 2017, El número de empleados en el país del sector automotriz fue un total de 1,904,835 trabajadores, de los cuales: 490 mil pertenecen al servicio de reparación y mantenimiento automotriz, 516mil se encuentran en el comercio automotriz, 809mil empleados trabajan en la fabricación de autopartes y 89mil en el sector de fabricación de vehículos (AMDA, 2018).

Por otro lado, el sector automotriz aportó el 12% de la Inversión Extranjera Directa (IED) del país, con un total de 60,677mdd del periodo 2000 a 2017, como se expresa en la siguiente imagen:

**Imagen 6: IED del sector automotriz (2000-2017)**



Fuente: Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores A.C. (2018) “Diálogo con la industria automotriz 2018-2024”, recuperado de: <https://www.amda.mx/dialogos-con-la-industria-automotriz/>

En comparación con otros sectores económicos, el sector automotriz ha sido el mayor receptor de IED en el periodo de 2000 a 2017, con un total de 60,677mdd, seguido del sector de banca múltiple con 56,109mdd y la industria de bebidas con un total de 39,365mdd (AMDA, 2018).

Por último, De acuerdo con AMDA (2018), los principales retos a los que se enfrenta el sector automotriz en México, se puede resumir en la búsqueda de una mayor competitividad del sector a partir de los siguientes puntos: 1) Fortalecimiento del mercado interno: mejorar el medio ambiente, alcanzando el potencial de mercado; 2) Mejorar el entorno de negocios: costo país; 3) Negociaciones comerciales: acceso a los mercados internacionales, y; 4) Investigación, desarrollo de tecnología e innovación (I+D+I).

#### **I.V La industria automotriz en Querétaro**

De acuerdo con Urbiola (2017), a partir de los años ochenta el Estado de Querétaro ha mostrado un crecimiento acelerado en comparación de otras ciudades de la zona Bajío. Específicamente, en la industria se llevó a cabo un proceso de desagrariación durante la segunda mitad del siglo XX, a partir de la “disminución progresiva de la contribución de las actividades agrícolas a la generación del ingreso en el medio rural” (Carton, 2009, p.15[Citado por Urbiola, 2017, p.20]). Para esto, se necesitó de una política pública estatal que dotara de subsidios, exenciones de impuestos e infraestructura a inversionistas nacionales

y extranjeros, así como el desarrollo de los corredores industriales cercanos a centros urbanos de la región. A partir de los años noventa, el Estado de Querétaro sufrió un incremento urbano y, al mismo tiempo, el crecimiento de parques industriales, producto del apoyo federal y estatal para la industrialización que significó el cambio de la agroindustrialización al desarrollo industrial.

Siguiendo la línea de Salinas et al (2017), gracias a su posición geográfica, el Estado de Querétaro se ha visto beneficiado del proceso de industrialización. Dicha entidad ocupa una extensión territorial de 11,683.80 km<sup>2</sup>, con una población hasta 2015 de 2 038 372 habitantes (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2015). Por otro lado, las vías de comunicación le otorgan una ventaja competitiva, tanto en el mercado interno como en los flujos comerciales internacionales. Sin embargo, esto genera una problemática dual al Estado:

*Por un lado, se desarrolla como un territorio capaz de manufacturar productos de estándares internacionales (...) por otro lado, se muestra como una de las zonas más dinámicas del país debido a su orientación a la manufactura de maquinaria y equipo especializado; además, por su ubicación, posee la infraestructura necesaria para comunicar con numerosas entidades mediante redes de comercialización y transporte, lo cual ayuda a reducir costos y da paso a la participación de un mayor número de empresas en mercados comunes (Calderón, 2014 [Citado por Salinas et al, 2017 p. 36]).*

Bajo esta línea, la estrategia de localización de la industria en la zona del Bajío obedece los siguientes aspectos: “1) los ejes carreteros principales que van de San Juan del Río hacia León, incluyendo Apaseo el Grande y Celaya; 2) los enclaves de grandes empresas entre ciudades, y 3) la ruralización de la industria manufacturera, que mueve hacia otros espacios la explotación agropecuaria” (Ramírez y Tapia, 2010 [retomados por Urbiola, 2017, p. 18]).

La industria manufacturera logró así, consolidarse como la principal actividad económica del PIB estatal, dividida en tres secciones industriales: metalmecánica, alimenticia y textil. Dentro de la primera, las empresas de maquinaria y equipo, carrocerías, motores, partes y accesorios de vehículos fueron las que encontraron un mayor crecimiento en el Estado, por lo que en el

periodo de 1996-2016 la entidad consiguió un crecimiento industrial que le permitió ligar la producción local en cadenas productivas de mercados internacionales, alcanzando un total de 7,302 empresas en el sector industrial, divididas en 21 parques industriales (Urbiola 2017).

En 2013, en el Estado de Querétaro, se reportaron un total de 6,673 unidades económicas dentro del sector manufacturero, destacando la fabricación de partes para vehículos, la fabricación de línea blanca y las resinas sintéticas. De este modo, en ese mismo año, la entidad queretana consiguió el primer lugar a nivel nacional en la producción de autopartes (Urbiola 2017).

Hacia 2015, datos de la Secretaría de Economía apuntaban que el Estado contaba con el 40% de sus empresas vinculadas a cadenas productivas de mercados locales e internacionales. De este modo:

*Las cadenas de proveeduría constituyen un vínculo que se busca fortalecer a través de programas de apoyo económico que beneficien: 1. Procesos de emprendimiento en forma directa, a través de programas federales, así como ferias y programas que incluyan a universidades y al sistema tecnológico de educación superior. 2. Procesos de capacitación a los trabajadores, para satisfacer la demanda de trabajo especializado de las empresas grandes de fabricación de autopartes (Urbiola, 2017, p. 24).*

Por otro lado, Querétaro cuenta con su propio clúster automotriz, llamado “Querétaro Automotive Clúster”, el cual es “un modelo de interacción Industrial-Academia-Gobierno, el Clúster Automotriz de Querétaro promueve proyectos y acciones que fortalezcan el sector con una visión del impacto regional” (Querétaro-Automotive Cluster, 2019).

Dentro de este Clúster, se encuentran diversas empresas, clasificadas en Tier 1, 2 y 3. Las cuales, de acuerdo con Hirata (2013), quien realiza una breve descripción sobre las principales empresas líderes en ensamblaje del sector automotriz, tales como: GM, VW, Toyota, Ford, Nissan, Honda, Renault, Chrysler, Mazda, Hyundai, Mercedes-Benz, BMW, etc., (conocidas como OEM: Original Equipment Manufacturer), son proveedores que se clasifican en función de su distancia con el OEM, el principal responsable de poner el producto en el mercado. Las TIER 1 son los proveedores directos de la OEM, con altos estándares de vigilancia en áreas de calidad, tiempo y costos de sus componentes. Las TIER 2 son compañías que surten de componentes a las TIER 1, mientras que las TIER 3 proveen a las TIER 2.

La siguiente tabla muestra las empresas automotrices que forman parte de este clúster:

**Tabla 4: Empresas automotrices dentro del Querétaro Automotive Cluster**

EMPRESAS AUTOMOTRICES DENTRO DEL QUERERARO AUTOMOTIVE CLUSTER		
TIER 1	TIER 2	TIER 3
ANAVIS GROUP	BYPASA S.A. DE C.V. (SAN LUIS RASSINI)	GALNIK, S.A. DE C.V.
CARDANES, S.A. DE C.V.-DANA	GALNIK, S.A. DE C.V.	
CV COMPONENTES, S.A. DE C.V.-DANA	CLEVELAND DIE OF MÉXICO S. DE R.L. DE C.V.	
DANA QUERÉTARO S.A. DE C.V.	KI MÉXICO S.DE R.L. DE C.V.	
ENGRANES CÓNICOS, S.A. DE C.V.-DANA	INDUSTRIAS CAMCA, S.A. DE C.V.	
GRAMMER AUTOMOTIVE PUEBLA, S.A. DE C.V.		
HC QUERÉTARO, S.A. DE C.V.-QUERETARO METALS		
HILEX MEXICANA, S.A. DE C.V.-PLANTA EL MARQUÉS		
HILEX MEXICANA, S.A. DE C.V.-PLANTA PEÑUELAS		
NEATON AUTO MEXICANA S.A. DE C.V.		
NIHON MAGNESIO, S.A. DE C.V.		
NIHON PLAST MEXICANA S.A. DE C.V.		
OLSA SISTEMAS DE ILUMINACIÓN AUTOMOTRIZ, S. DE R.L. DE C.V.		
BYPASA S.A. DE C.V. (SAN LUIS RASSINI)		
TREMEC S.A. DE C.V.		
TREMEC S.A. DE C.V. (PEDRO ESCOBEDO)		
CLEVELAND DIE OF MÉXICO, S. DE R.L. DE C.V.		
KURASHUKI KAKO MEXICANA S.A. DE C.V.		
VIBRACOUSTIC DE MÉXICO S.A. DE C.V.		
HARMAN DE MÉXICO S.A. DE C.V.		

*Elaboración propia con datos del Querétaro Automotive Cluster “TIER 1, TIER2 y TIER 3”, Consultado el 10 del 02 de 2019, Recuperado de: [autoqro.mx/tier-1/](http://autoqro.mx/tier-1/); [autoqro.mx/tier-2/](http://autoqro.mx/tier-2/); [autoqro.mx/tier-3/](http://autoqro.mx/tier-3/)*

La entidad queretana al contar con la instalación de fabricantes de proveedores directos de fábricas OEM (las TIER 1) en el ramo automotriz y también en el aeroespacial, al mismo tiempo que también cuenta con desarrolladores importantes de software que encuentran en el Estado un gran posicionamiento en el mercado, ha generado un amplio margen de crecimiento en su desarrollo

industrial, aun cuando no cuenta con una armadora automotriz (Salinas et al, 2017).

El desarrollo de estos conglomerados industriales se ha centrado en el modelo de investigación, desarrollo e innovación (I+D+I). Aun cuando Querétaro no cuenta con fabricantes de equipo original (OEM) dentro del rubro automotriz, en 2013 fue el Estado que más inversiones atrajo, generando 4,162 nuevos empleos (SEDESU, 2013 [retomado por Salinas et al, 2017], convirtiéndose así, en el sector que más empleos genera y consolidándose como uno de los principales proveedores de autopartes a nivel regional y nacional.

Siguiendo la línea de Covarrubias (2014 [retomado por Salinas et al, 2017]), gracias a la llegada de nuevas inversiones de las principales OEM automotrices en estados vecinos a la ciudad de Querétaro, el sector automotriz comienza a despuntar y se coloca como un escenario de vanguardia para la entidad, debido a sus modelos de producción flexibles que suponen el aprovechamiento de los cambios y las mejoras tecnológicas para generar una producción de mayor calidad. Sin embargo, a pesar de que el escenario pudiera ser alentador, una realidad es que en la región Centro-Bajío se localizan los salarios más bajos de este sector. Por ejemplo:

*Según datos de la Secretaría de Economía, en 2015 Querétaro recibió 1,021.2 millones de dólares por concepto de inversión extranjera directa; la industria manufacturera fue el principal sector que captó esta inversión. En materia de empleo, de los 458,691 trabajadores ocupados en el estado, las industrias manufactureras concentraban el 36.4%; respecto de la remuneración percibida en el sector (...) en Querétaro, de acuerdo con datos del INEGI (2014), el promedio del salario diario era de 140.7 pesos (Salinas et al, 2017, p. 38).*

Dentro de la zona Centro-Bajío, destacan Aguascalientes y San Luis Potosí con un salario diario de \$225.42 y \$217.00 respectivamente, lo que deja entrever el bajo salario en el sector automotriz en el Estado de Querétaro (Salinas et al, 2017). Por lo tanto ¿Cuál es el impacto que tiene la remuneración económica en la construcción de expectativas de inclusión laboral en los jóvenes de escuelas técnicas de nivel medio superior del Estado de Querétaro? Y ¿Qué tan



informados están al respecto del índice salarial? Estos son temas que se abordarán más adelante.

Otro punto a resaltar es que el alto desarrollo industrial ha traído consigo una polarización en cuanto al índice de rezago social. Salinas et al (2017) mencionan que dentro de esta problemática se encuentra una deficiencia en indicadores de educación, de acceso a servicios de salud y otros servicios básicos, calidad y espacios en la vivienda y activos en el hogar; diferencia notoria entre los sectores que tienen mayor actividad manufacturera y los que no la tienen, dejando con pocas posibilidades de desarrollo económico y social a la población que no se encuentra dentro de la Zona Metropolitana de Querétaro (ZQM), conformada por los municipios de Corregidora, El Marqués y Querétaro, lo que se ve reflejado también en menores oportunidades en cuanto a posibilidades de inserción en el mercado laboral formal de calidad y acceso a la educación superior.

Otro aspecto importante a destacar, es la inversión extranjera directa (IED) en la entidad. De acuerdo con Salinas et al (2017), Querétaro ocupó el segundo lugar como Estado con mayor crecimiento en los últimos años con un valor de producción en manufactura de 11% de crecimiento durante 2016. Sin embargo, esta estrategia de atracción de la IED se ha enfocado en privilegiar la expansión de empresas manufactureras internacionales, de alto grado de capacidad para inversión de capital, en el Estado. Específicamente en los sectores de manufactura automotriz y el de componentes estructurales y eléctricos para aeronaves.

Como resultado, el Estado de Querétaro creó la Universidad Automotriz y la Universidad Aeronáutica de Querétaro bajo el propósito de, en el primer caso, concretar la llegada de una empresa armadora automotriz y, en el segundo, de formar profesionistas cualificados con las habilidades y competencias necesarias que necesita el sector aeronáutico. A pesar de que no se ha concretado la llegada de una armadora automotriz en Querétaro, la entidad se posiciona como el número uno como proveedor de la industria automotriz en México, debido a que en ella se fabrica el 15% de las autopartes del país (Salinas et al, 2017).

Bajo el rubro educativo en la región, Salinas et al (2017) abordan la problemática que existe entre las dificultades que enfrentan las empresas en temas de

tecnologías alternativas, tecnologías de la información, concentración de mercados y acceso a recursos gubernamentales, con temas a los que se les otorga prioridad en escuelas de negocios, es decir, no ha sido posible la coordinación entre los temas vistos en el aula con la constante actualización tecnológica y de mercado que sufre el sector automotriz en el Estado de Querétaro.

Por lo tanto, uno de los retos para el sector automotriz en cuanto a personal cualificado para este tipo de industria es el de generar una mayor vinculación entre la industria, la academia y los centros de investigación que se enfoque en proyectos de innovación y desarrollo tecnológico de la industria automotriz (AMDA, 2018). Carrillo et al (2017) problematizan sobre esta desventaja académica en la inserción al mercado de trabajo en el sector automotriz, destacando que, a partir de la serie de cambios desde la década de los ochenta en la reconfiguración de los mercados laborales, las oportunidades de empleabilidad se han vuelto cada vez más erráticas debido a que exigen una alta preparación técnica ante la constante innovación tecnológica y también es observable una fuerte tendencia por parte de los empleadores que exigen una fuerza de trabajo poco escolarizada y ofrecen la mínima capacitación técnica. Por esto, esta transición entre academia-industria-centros de investigación ha comenzado a ser objeto de programas sociales orientados a mejorar las oportunidades de los jóvenes en la inserción al mercado laboral, especialmente aquellos que cuentan con menores niveles educativos o se encuentran en situación de pobreza.

Retomando a Acosta (2017), las oportunidades de empleo crecen constantemente, así como instituciones académicas que ofertan herramientas necesarias para que los jóvenes logren insertarse en el campo laboral. Sin embargo, los jóvenes se enfrentan a otras dificultades tales como: *“desconocimiento de las opciones de estudio y de trabajo, el crecimiento desmedido de la economía informal y la rápida colocación que tienen los jóvenes en ese sector”* (Acosta, 2017, p. 1). Como resultado, muchos jóvenes ingresan a laborar a empresas dentro de parques industriales cercanos a su localidad, algunas veces como obreros y sin un amplio conocimiento del contexto laboral y académico que los rodea. Por lo que se vuelve importante analizar los principales

factores que permiten la construcción de las expectativas de inclusión laboral de los jóvenes de escuelas técnicas de nivel medio superior del Estado de Querétaro al sector automotriz en el contexto actual de la sociedad queretana.

Dirección General de Bibliotecas UAQ

## CAPITULO II

### PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS, PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN, JUSTIFICACIÓN Y CONCEPTOS ORDENADORES

#### II.I Objetivo general:

- Identificar los principales factores que permiten la construcción de las expectativas de inclusión laboral por parte de jóvenes que estudian en escuelas técnicas del nivel medio superior dentro del sector automotriz del estado de Querétaro.

#### II.II Objetivos específicos:

- Identificar qué factores sociales y/o culturales inciden en la construcción de las expectativas de inclusión laboral por parte de jóvenes que estudian en escuelas técnicas del nivel medio superior dentro del sector automotriz del estado de Querétaro.
- Identificar qué factores institucionales y económicos intervienen en la construcción de las expectativas de inclusión laboral por parte de jóvenes que estudian en escuelas técnicas del nivel medio superior dentro del sector automotriz del estado de Querétaro.

Dirección General de Bibliotecas UAQ

### **II.III Pregunta de investigación**

¿Cómo construyen sus expectativas de inclusión laboral dentro del sector automotriz los jóvenes que estudian en escuelas técnicas del nivel medio superior en el estado de Querétaro?

### **II.IV Preguntas secundarias**

- ¿Qué factores sociales y/o culturales intervienen en la construcción de las expectativas de inclusión laboral por parte de jóvenes que estudian en escuelas técnicas del nivel medio superior dentro del sector automotriz del estado de Querétaro?
- ¿Qué factores institucionales y económicos intervienen en la construcción de las expectativas de inclusión laboral por parte de jóvenes que estudian en escuelas técnicas del nivel medio superior dentro del sector automotriz del estado de Querétaro?

Dirección General de Bibliotecas UQO

## II.V Justificación

Reflejo del alto impacto e importancia del sector automotriz y como uno de los retos que enfrenta en el país, en el plano del desarrollo de tecnología e innovación, se encuentra el *“reforzar la interacción y promover mayor vinculación industrial, academia, centros de investigación enfocada a proyectos de innovación y desarrollo tecnológico de la industria automotriz”* (AMDA, 2018, p. 20).

De acuerdo con el Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica (2016), CONALEP hizo oficial la oferta de la “Carrera Industrial Automotriz” en los estados de Aguascalientes, Guanajuato y Querétaro, como parte del proyecto “Formación de Recursos Humanos para el Sector Automotriz en la zona de El Bajío en México”; Con lo que se busca que los egresados puedan desempeñarse como supervisores del piso de producción o jefes de grupo o área en empresas proveedoras de materia prima o piezas y componentes importantes para la manufactura en la industria automotriz.

Específicamente, en Querétaro, de acuerdo con Becerril (2018), este sector emplea en el Estado a 67,000 personas y ha recibido una inversión extranjera, en el periodo de 2010 a 2017, de \$2,281 millones de dólares, contribuyendo con el 28.5% del total de las exportaciones del país.

Bajo este contexto, y ante la tasa de empleabilidad en el Estado, se vuelve importante conocer cómo construyen sus expectativas de inclusión laboral los jóvenes de escuelas técnicas en el Estado de Querétaro. ¿A partir de qué criterios las construyen?, ¿Qué tan conscientes son del perfil profesional y/o laboral que se necesita para ingresar a este sector?, ¿Qué nivel de preparación les imparten las instituciones educativas donde se desarrollan para insertarse en esta industria? Y ¿Qué metodologías siguen estas instituciones para brindarles un espacio de prácticas que les permitan conocer e insertarse en el ramo automotriz?

Esta tesis también permite darle otra perspectiva al enfoque de la investigación realizada en Psicología del Trabajo, partiendo desde la mirada de jóvenes que todavía no pertenecen a una organización explícitamente, permitiendo problematizar los principales factores que están detrás de su elección laboral, los principales retos institucionales, sociales, económicos y culturales que están implícitos en este proceso y el grado de consciencia que los estudiantes tienen

sobre ellos y sobre la problemática en la dualidad “formación académica-perfil profesional del sector automotriz”, en una industria que se encuentra en constantes cambios tecnológicos, que demandan un cambio acelerado en las competencias y conocimientos laborales que se necesitan para ingresar en el sector automotriz.

Dirección General de Bibliotecas UAQ

## II.VI Definición de los conceptos ordenadores:

**Expectativas:** *“Son categorías psíquicas que encarnan la potencia, el poder y el deseo de las personas para lograr sus objetivos, metas y proyectos de vida a nivel personal y grupal”.* (Rivero Herrera, 2013, p. 37).

**Inclusión laboral:** *“Es el proceso de incorporación a la actividad económica de los individuos [...] viene a constituir en una transición social que va de posiciones del sistema educativo y de la familia de origen hacia posiciones del mercado de trabajo y de independización familiar”* (García y Gutiérrez, 1996. p. 269).

**Factores culturales:** Son las costumbres de empleabilidad familiar (padres, hermanos, tíos, entre otros), hacia el sector automotriz, los planes de los jóvenes al finalizar la preparatoria técnica y el interés de sus familias porque ellos continúen estudiando algo relacionado a esta industria.

**Factores Institucionales:** Son las condiciones propias de sus instituciones académicas y variables subjetivas como el conocimiento de los jóvenes sobre carreras de TSU, ingenierías o licenciaturas que se relacionen al sector automotriz, sus planes de seguir estudiando un nivel profesional relacionado a esta industria, el apoyo de gobierno en becas económicas, alimenticias, condonaciones de pago, entre otras, el conocimiento de los jóvenes sobre las competencias necesarias para ingresar a trabajar al sector automotriz, la cualificación de sus profesores, equipos y laboratorios de las instituciones académicas y convenios para prácticas profesionales.

**Factores sociales:** Son aspectos de infraestructura que aporta el sector automotriz a la localidad donde se instaura, programas de desarrollo social, fortalecimiento de servicios, cercanía de éstas con los lugares de residencia de los jóvenes, comentarios de jóvenes, amigos, familiares que consideren que los jóvenes estudiantes de escuelas técnicas del nivel medio superior del Estado de Querétaro cuentan con las competencias técnicas para ingresar a este sector laboral.

**Factores económicos:** Se refieren a la empleabilidad para las personas de la localidad, la consideración por parte de los jóvenes para insertarse laboralmente en el sector automotriz, empleos para los jóvenes, familiares y personas de la localidad, generados por esta industria, comparación con otros sectores industriales de la localidad, las fuentes de empleabilidad en la localidad, posibilidades económicas para continuar estudiando y probabilidades de encontrar un buen trabajo al egresar de una formación profesional, dentro del sector automotriz.

**Trabajo:** *“Es entendido no solamente en su acepción técnica, sino también en sus múltiples acepciones sociales, al ser fundamento del orden que estructura a los grupos humanos; es una actividad que ofrece a los individuos los medios de subsistencia y crea dispositivos sociales para ubicar la posición que ocupan en la sociedad”* (Carrillo et al, 2017).



## CAPITULO III

### PERSPECTIVA TEÓRICA

#### III.I La identidad y las expectativas psicosociales

De acuerdo con Rojas (2011), los agentes sociales, generan expectativas de las posibilidades que tienen de ejecutar estrategias que les permitan una movilización a través de la estructura social de la que forman parte, a partir de su vinculación al mercado de trabajo.

Por otro lado, Guerra (2009) menciona que los jóvenes envueltos en condiciones del trabajo descalificado generan expectativas de escaso aprendizaje y desarrollo dentro de estos empleos, empero, ¿Qué son las expectativas? Y ¿A partir de qué procesos psicológicos se construyen?; para el análisis del constructo psicológico y principal variable de la presente investigación se propone un estudio dinámico desde la mirada de Rivero (2013) y la teoría de las expectativas de Víctor Vroom, a partir del abordaje que realiza Menjivar (2014).

Rivero (2013) menciona que la formación de la identidad se forma dentro de un contexto sociopolítico y económico, a partir de la competencia personal y social de un individuo, inserto en una serie de construcciones jerárquicas a nivel social y en diferentes dimensiones sociales; ésta contiene un conjunto de ideologías, representaciones (simbólicas) y valores que son expresadas a partir de discursos vinculados a aspectos psicosociales flexibles que se resignifican y se dirigen de acuerdo a un ajuste social, generado por el individuo, para el bienestar personal. Bajo este concepto, la identidad se compone de tres ejes centrales: *“la identidad de género, la identidad socio-profesional y la identidad cultural”* (Rivero, 2013, p. 36).

La formación de la identidad permite la construcción de expectativas psicosociales que: *“son categorías psíquicas que encarnan la potencia, el poder y el deseo de las personas para lograr sus objetivos, metas y proyectos de vida a nivel personal y grupal”* (Rivero, 2013, p. 37). Es decir, lo anterior se traducen en capacidades de logro y un deseo cumplido.

La construcción de expectativas comienza con la personalidad, *“a través de ella no sólo se regula y autorregula sus contenidos, sino que también se establecen tiempos que están categorizados según la intensidad que plasme el individuo en*

su proceso de desarrollo y evolución (Rivero, 2013, p. 37). Otra definición que ofrece la autora es la siguiente:

*Las expectativas son <<ideales de lo que podemos y queremos ser y hacer>>. Entendemos que las expectativas son guías de todo proceso humano y que produce una dirección determinada en nuestras vidas. Se encuentran involucradas dentro del proyecto de vida del sujeto, que orienta sus comportamientos en plazos determinados, ya sea a corto, mediano o largo plazo, por lo tanto, regulan la personalidad de forma en que la dinamizan, la transforman y complejizan (Rivero, 2013, p. 37-38).*

Bajo esta línea, Rivero (2013) puntualiza que la complejidad de las expectativas radica en una búsqueda constante del ser humano por enriquecerse para obtener un bienestar, por lo que las expectativas también pueden ser fuerzas psíquicas o formas de pensamiento colectivo que generan una serie de efectos dentro de un grupo que resignifican su identidad.

### **III.II La teoría motivacional de las expectativas de Víctor Vroom.**

Desde otra perspectiva, también puede analizarse a las expectativas como un factor motivacional, dentro del centro de trabajo; Vroom (s.f.); Retomado por Menjivar (2014), formula la *teoría de las expectativas*, como una motivación laboral, a partir de la cual *“las personas inicialmente se sienten motivadas para realizar o alcanzar un fin determinado, con la esperanza de que su labor en el proceso de realización obtenga el resultado esperado”* (Menjivar, 2014, p. 7).

Vroom (s.f.); Retomado por Menjivar (2014), plantea tres supuestos básicos en su teoría:

- 1) *Las fuerzas existentes dentro de los individuos y aquellas otras presentes en su situación de trabajo se combinan para motivar y determinar el comportamiento.*
- 2) *Los individuos toman decisiones conscientes acerca de su conducta.*
- 3) *La selección de un curso de acción determinado depende de la expectativa de que cierta conducta dé uno o más resultados deseados en vez de resultados indeseables (Vroom, s.f.; Retomado por Menjivar 2014, p. 9).*

De acuerdo con Menjivar (2014), el concepto de *expectativa* utilizado por Vroom (s.f.) parte de una valoración subjetiva que el individuo tiene sobre la posibilidad de alcanzar un objetivo en particular; por lo tanto, es producto de la valencia, es decir, el valor, que el individuo pone en los posibles resultados de sus acciones para el cumplimiento de sus metas. De acuerdo con lo anterior:

*“Un valor es la satisfacción anticipada que uno tiene hacia un estímulo particular del entorno. Se dice que un estímulo tiene un valor positivo si la persona prefiere conseguirlo a no conseguirlo”* (Menjivar, 2014, p. 9).

El valor puede ser intrínseco cuando el efecto positivo se consigue con el simple hecho de realizar la actividad, tiene un nivel de dificultad cuando es difícil conseguirlo, es instrumental cuando es un paso para la obtención de una meta a largo plazo y es extrínseco cuando se encuentra placer en recibir recompensas materiales (Menjivar, 2014).

El modelo propuesto por Vroom (s.f.); Retomado por Menjivar (2014) propone un planteamiento realista y dinámico, reconociendo que cada persona realiza sus valoraciones de alcanzar un objetivo de forma racional y, además, de que éstas son susceptibles de cambiar a lo largo del tiempo. El modelo es representado de la siguiente forma:

**Motivación:  $F (E \times V \times I)$** , donde:  $F =$  *En función de...*,  $E =$  *Expectativa*,  $V =$  *Valencia*,  $I =$  *Instrumentalidad*.

La ecuación indica que la motivación está en función de la multiplicación de la sinergia entre la expectativa, la valencia y la instrumentalidad, empero, si algún factor tiene un valor de “0”, el resultado de motivación será “0”, es decir, nulo (Menjivar 2014).

El término de *valencia* es entendido como el *“nivel de deseo de una persona por alcanzar determinada meta u objetivo”* (Menjivar, 2014, p. 12), destacando que este nivel de deseo es variable de persona a persona, teniendo un valor de -1,1 y 0. Por ejemplo, *“cuando una persona no quiera llegar a un determinado resultado (ser despedido de su trabajo) el valor adoptado es -1, cuando el resultado le es indiferente (compensación en dinero) el valor es 0 y cuando la*

*persona pretende alcanzar el objetivo (obtener un ascenso) su valor será de 1”* (Menjivar, 2014, p. 12-13).

La *expectativa* representa la convicción que se tiene de que el esfuerzo empleado en una serie de acciones producirá el efecto deseado; su valor varía entre 0 y 1 debido a la probabilidad de ocurrencia del resultado esperado; así, si el individuo considera que tiene la capacidad de alcanzar su objetivo el valor será de 1, en caso contrario será de 0 (Menjivar, 2014). Algunos de los factores que influyen en las expectativas son: capacidad (competencias del individuo); rasgos (características de la personalidad) y las percepciones de rol (opiniones sobre lo que se necesita para realizar el trabajo de manera exitosa) (Menjivar, 2014).

Por último, la *instrumentalidad* representa el juicio individual de que el trabajo realizado será valorado por la empresa; su valor varía entre 0 y 1, algunos factores que influyen en la instrumentalidad son los extrínsecos (salario, clima laboral, entre otros) y las recompensas intrínsecas (el reconocimiento en el trabajo, satisfacción, entre otros) (Menjivar, 2014).

En resumen, la teoría de las expectativas planteada por Vroom se puede entender a partir de las siguientes afirmaciones: *“la teoría de las expectativas supone que la motivación no equivale al desempeño en el trabajo, sino que sólo es uno de varios determinantes. Particularmente, esta teoría supone que la personalidad, las habilidades y las destrezas también contribuyen al desempeño en el trabajo de una persona”* (Menjivar, 2014, p. 15).

También sugiere que este desempeño laboral es influido por las percepciones que las personas tienen sobre sus actividades y lo que se espera que logren al ejecutarlas. Por lo tanto *“el desempeño deficiente no necesariamente se origina por una motivación inadecuada, sino por la interpretación incorrecta respecto de la influencia que se espera que el individuo tenga en la organización”* (Menjivar, 2014, p. 15).

### **III.III Planteamiento teórico sobre las aproximaciones sociales, culturales, institucionales y económicas en la formación de expectativas.**

Rojas (2011), propone un abordaje teórico para el análisis de las transiciones juveniles al trabajo donde se consideran las siguientes esferas: la estructura social, entendida, como la distribución en un espacio colectivo; la cultura,

entendida, como la producción de sentido de diversos grupos sociales; la trayectoria biográfica, como aquel recorrido de cada individuo por instituciones y grupos sociales a través de un recorrido estructural y cultural; y, el capital, ya sea de índole cultural, social o económica que contribuye a la localización del individuo en su estructura social, constituyendo un principio de producción de prácticas distintivas.

Siguiendo la línea de Rojas (2011), estas estrategias (sociales, culturales, económicas e institucionales) se soportan en las expectativas que los individuos hacen sobre sus posibilidades, dentro de las trayectorias laborales, interpretándolas y modificándolas para ponerlas en práctica con el fin de movilizarse dentro de una estructura social, partiendo del análisis de su vinculación con los mercados de trabajo.

A partir de los puntos expuestos por Rojas (2011) se propone realizar un recorrido teórico analizando la internalización de la realidad objetiva y el peso de las instituciones que rodean al individuo durante su proceso de incorporación a la sociedad, a partir de la mirada de Berger y Luckmann (1968), su relación con los planteamientos de González (2008) sobre las representaciones sociales y las aportaciones de Thompson (1993) sobre las características de la cultura y las valorizaciones económicas simbólicas; posturas que permitirán realizar un abordaje teórico que discuta sobre las trayectorias laborales de los jóvenes, con en análisis de los mercados de trabajo actuales, planteados por Rojas (2011) y el recorrido de la escuela a los espacios laborales planteados por Guerra (2009) para brindar soporte y fundamento teórico del impacto que estos factores tienen en la construcción de expectativas, analizadas previamente desde la mirada de Rivero (2013) y la teoría de Vroom, retomada por Menjivar (2014), con la finalidad, de acuerdo con Rojas (2011), de que estos constructos teóricos ayuden a establecer las percepciones y las valoraciones que tienen, en este caso, los jóvenes de su posición en relación con aquellas posiciones donde esperan movilizarse, con la esperanza de mejorar su jerarquía en la estructura social.

### **III.IV La internalización de la realidad objetiva.**

La sociedad existe como una realidad, tanto objetiva como subjetiva; el individuo no nace siendo miembro de una sociedad, pero nace con una predisposición a la socialización para luego formar parte de ella. Por lo tanto, el punto de partida,

dentro de la socialización primaria, está constituido por el proceso de internalización, es decir, *“La aprehensión o interpretación inmediata de un conocimiento objetivo en cuanto expresa significado, o sea, en cuanto es una manifestación de los procesos subjetivos de otro que, en consecuencia, se vuelven subjetivamente significativos para mí”* (Berger y Luckmann, 1968, p. 163 y 163).

Siguiendo la línea de Berger y Luckmann (1968), esta *“aprehensión”* comienza a partir de que el individuo asume el mundo en el que ya viven otros y, por lo tanto, estos conocimientos pueden ser modificados y/o recreados en diversos puntos de su vida, de acuerdo con los autores: *“en la forma compleja de la internalización, yo no solo “comprendo” los procesos subjetivos momentáneos del otro, “comprendo” el mundo en el que él vive, y ese mundo se vuelve mío”* (Berger y Luckmann, 1968, p. 163). Por lo tanto, el individuo entiende las situaciones que comparte con otros, estableciendo un nexo de motivaciones hacia el futuro y una continua identificación mutua.

### **III.V La socialización primaria: la inserción a la sociedad.**

De acuerdo con Berger y Luckmann (1968), la socialización primaria es la más importante, comprendiendo más que el aprendizaje cognoscitivo, se caracteriza por una fuerte carga emocional que permite la identificación del infante con el mundo que lo rodea, a partir de diferentes significantes, aceptando roles y actitudes, interiorizándolos y apropiándose de ellos; lo que permite identificarse a sí mismo, formando una subjetividad coherente a partir de una dialéctica entre la auto-identificación y la identificación que le hacen otros. Esta identidad se define como: *“ubicación en un mundo determinado y puede asumírsela subjetivamente sólo junto con ese mundo”* (Berger y Luckmann, 1968, p.166).

Es decir, el infante se identifica dentro de los horizontes de su mundo social específico, ésta última crea en la su conciencia la abstracción de roles y actitudes de los otros, a los roles y actitudes en general. Como consecuencia, se forma, dentro de la conciencia, la imagen del otro generalizado que consiste en un establecimiento subjetivo de identidad y realidad que le permite al sujeto distinguirse de los demás (Berger y Luckmann, 1968).

Otros puntos importantes que forman la identificación propia, dentro del mundo objetivo, son: la internalización del lenguaje, que permite formar una correspondencia entre lo que es real por dentro y lo que es real por fuera, traduciendo la realidad objetiva en subjetiva y viceversa; durante la socialización primaria no existe ningún problema de socialización, pues no hay elección en cuanto a los significantes que se adoptan, se interiorizan a partir del vínculo con los padres o cuidadores del entorno inmediato, sin posibilidad de optar por otros distintos y las secuencias de aprendizaje socialmente definidas, donde a una cierta edad se deben adquirir ciertos conocimientos para, posteriormente, aprender nuevos conocimientos de mayor complejidad lingüística en otra edad más avanzada (Berger y Luckmann, 1968).

De acuerdo con Berger y Luckmann (1968), la socialización primaria finaliza cuando el individuo ha entrado en consciencia del otro generalizado, permitiéndole formar parte de una sociedad, tendiendo una posición subjetiva con respecto a la misma; sin embargo, la socialización nunca es total, pues a lo largo de los sucesos de la vida cotidiana el individuo enfrenta retos que exigen el mantenimiento de esta realidad internalizada en la socialización primaria para, posteriormente, efectuar otras socializaciones.

### **III.VI La Institucionalización**

Antes de abordar las características de la socialización secundaria, es preciso identificar en qué consiste el proceso de institucionalización, a fin de que los retos que comprende la socialización secundaria puedan ser entendidos con mayor claridad.

Bajo la línea de Berger y Luckmann (1968), la habituación es una pauta para toda actividad humana; implica que una acción que se ejecuta en el presente pueda volver a ejecutarse en el futuro de la misma manera y con el mismo esfuerzo. Estas acciones habitualizadas contienen un carácter significativo para el individuo dotándole de un rumbo y una especialización, volviendo innecesario el volver a dotar de una nueva significación una nueva acción, sino que, esta nueva acción vendrá acompañada y/o relacionada por un significante previamente establecido.

La institucionalización aparece cada que se presenta una tipificación recíproca de acciones entre actores, estableciendo que las acciones de un cierto tipo sean realizadas por actores de ese cierto tipo. Por otro lado, también implican una historicidad y control;

*Las instituciones siempre tienen una historia, de la cual son productos. Es imposible comprender adecuadamente qué es una institución si no se comprende el proceso histórico en que se produjo. Las instituciones, por el hecho mismo de existir, también controlan el comportamiento humano estableciendo pautas definidas de antemano que lo canalizan en una dirección determinada (Berger y Luckmann, 1968, p. 74).*

Siguiendo la línea de Berger y Luckmann (1968), las instituciones se manifiestan generalmente en colectividades que abarcan grandes cantidades de gente, por ejemplo:

*La ley puede disponer que a cualquiera que viole el tabú del incesto se le corte la cabeza, disposición que puede ser necesaria por haberse producido casos de individuos que no respetaron el tabú. No es probable que esta sanción deba invocarse constantemente. Por lo tanto, casi es un absurdo decir que la sexualidad humana se controla socialmente decapitando a ciertos individuos; más bien, la sexualidad humana se controla socialmente por su institucionalización en el curso de la historia particular de que se trate (Berger y Luckmann, 1968, p. 75).*

### **III.VII La socialización secundaria.**

De acuerdo con Berger y Luckmann (1968), la socialización secundaria es la internalización de submundos institucionales o basados sobre instituciones; es una adquisición específica de roles ligados directa o indirectamente a la división del trabajo y necesita la adquisición de vocabularios específicos de roles que estructuran interpretaciones y comportamientos cotidianos dentro de un área institucional. De acuerdo con los autores, *“los submundos internalizados en la socialización secundaria son generalmente realidades parciales que contrastan con el mundo base adquirido en la socialización primaria”* (Berger y Luckmann, 1968, p. 173). Por último, estos submundos necesitan rudimentos legitimadores,



acompañados con frecuencia de símbolos rituales o materiales, específicos para cada institución.

Siguiendo la línea de Berger y Luckmann (1968), a diferencia de la socialización primaria, donde la identificación se da a partir de una carga emocional del niño con otros significantes, la mayor parte de la socialización secundaria procede de una mutua dosis de identificación que interviene en cualquier tipo de comunicación con otros; por ejemplo, la necesidad de amar a la madre en la socialización primaria, y la no necesidad de amar a la maestra en la institución académica, dentro de la socialización secundaria. Por otro lado, los roles de la socialización secundaria también se caracterizan por su alto grado de anonimato, separándose fácilmente de los individuos que los desempeñan, por ejemplo: *“El mismo conocimiento que enseña un maestro de tantos, puede enseñarlo otro”* (Berger y Luckmann, 1968, p. 177).

Dentro de la socialización primaria, la realidad del conocimiento internalizado se da de manera casi automática, a diferencia de la socialización secundaria donde debe existir un reforzador pedagógico específico para reforzar ésta, dada al individuo de manera familiar, debido a que, durante la socialización primaria, la realidad se construye a partir del hogar, planteándose naturalmente, por lo tanto, el reforzador institucional deberá darse de manera muy similar a éste para que el individuo pueda interiorizarla con mayor facilidad (Berger y Luckmann, 1968). Los autores describen lo anterior con el siguiente ejemplo:

*Así pues, el maestro de escuela trata de hacer familiares los contenidos que imparte, haciéndolos vívidos (o sea, haciendo que resulten tan llenos de vida como el mundo hogareño del niño), relevantes (o sea, vinculándolos con estructuras de relevancia ya presentes en el mundo hogareño) e interesantes (o sea, induciendo a la atención del niño a separarse de sus objetos naturales para fijarse en estos más artificiales* (Berger y Luckmann, 1968, p. 1790).

Por último, la relación que el individuo comienza a mantener con otros individuos se carga correlativamente de una significación, generando un compromiso con su nueva realidad que lo lleva a identificarse con ciertos actores como la música,

la fe, entre otros, de forma subjetiva, constituyendo su vida; partiendo del desenvolvimiento de la educación en organismos especializados.

### **III.VIII Lo subjetivo y las representaciones sociales.**

Después de analizar la importancia de la socialización primaria, la institucionalización y la socialización secundaria, desde la mirada de los sociólogos Berger y Luckmann (1968), se vuelve importante darle un giro a la implicación que tiene el proceso de socialización en la formación de expectativas, por lo que se retoma la mirada del psicólogo González Rey (2008, a partir del vínculo indisoluble entre las emociones y las representaciones sociales, perspectiva que guarda cierta relación con lo expuesto anteriormente por Berger y Luckmann (1968), pero que agrega elementos nuevos que enriquecen el análisis del factor subjetivo dentro del proceso de socialización.

Bajo la línea de González (2008), la subjetividad puede ser entendida no sólo a partir de fenómenos individuales exclusivamente, sino como un aspecto de gran importancia dentro de cualquier fenómeno social.

González (2008), retoma una perspectiva histórico-cultural, donde la subjetividad es una apertura a diversas opciones para el desarrollo de las representaciones sociales, permitiendo la integración entre factores individuales y sociales. El autor reflexiona sobre la obra de Vygotsky, resaltando la atribución del autor ruso a la importancia de conceptos como personalidad y motivación, analizados en una forma integrada de procesos cognitivos y afectivos; la analogía entre las funciones de las herramientas en la actividad con objetos, las funciones del signo en el nivel psicológico y las definiciones de sentido, integradas por procesos emocionales y cognitivos de procedencias diversas, que dan como resultado una psicología de lo individual, configurada en el curso de las relaciones sociales que los sujetos experimentan a través de la cultura, destacando siempre el lenguaje.

De acuerdo a su análisis, la teoría de Vygotsky representa una nueva definición de un sistema de comprensión de la psique, donde *“las emociones entran en nuevas relaciones con elementos de la vida psíquica, lo que lleva a la aparición de nuevas funciones y sistemas en la propia psique, fuera de cualquier tipo de relación inmediata con lo externo”* (González, 2008, p. 233). En este sentido, el autor define el sentido subjetivo como una unidad inseparable entre emociones

y procesos simbólicos, donde estos últimos se definen en espacios culturales como la familia, el género, la religión, los valores, entre otros. De acuerdo con el autor:

*El sentido subjetivo [...] no se puede analizar sólo de forma puntual en el curso de la expresión del lenguaje. El sentido subjetivo expresa las producciones simbólicas y emocionales, configuradas en las dimensiones histórica y social de las actividades humanas [...]; aparece como una producción psicológica que no es lineal ni directa en relación con el carácter objetivo de la experiencia. El sentido subjetivo se produce por los efectos colaterales y por las consecuencias de acciones y de relaciones simultáneas de la persona en sus espacios de vida social. (González, 2008, p. 233-234).*

Siguiendo una perspectiva histórica-cultural y partiendo desde la teoría de Vygotsky González (2008), propone la categoría de sentido subjetivo que “representa, a diferencia de la categoría de sentido, una unidad simbólico-emocional que se organiza en la experiencia de la persona, en la cual la emergencia de una emoción estimula una expresión simbólica y viceversa (González, 2008, p. 234). De esta forma, se definen complejas configuraciones subjetivas sobre lo que el sujeto vive, representadas en producciones subjetivas donde la experiencia vivida es inseparable de la configuración subjetiva del individuo, sin embargo, este tipo de experiencias pueden darse en espacios de la vida social del sujeto, también entendida como una subjetividad social;

*La subjetividad social es la forma en que se integran sentidos subjetivos y configuraciones subjetivas de diferentes espacios sociales, formando un verdadero sistema en el cual lo que ocurre en cada espacio social concreto, como familia, escuela, grupo informal, etc. está alimentado por producciones subjetivas de otros espacios sociales (González, 2008, p. 234).*

González (2008), menciona que, el comportamiento individual no es resultado de la racionalidad propia del individuo, contrasta la teoría de las representaciones sociales, donde el conocimiento es una producción social que se instala de forma inconsciente en los individuos, orientando sus prácticas en la vida cotidiana, algo

muy similar a lo que describen Berger y Luckmann (1968). Mientras que él define el conocimiento como una *“producción subjetiva, que no sólo aparece como una construcción intelectual que se apoya en un cierto sistema de informaciones, sino que también expresa formas simbólico-emocionales que tienen que ver con la configuración subjetiva de quienes viven una determinada experiencia”*. (González, 2008, p. 235-236).

Siguiendo la línea de González (2008), las representaciones sociales son una construcción humana cargada de un fuerte significado ontológico, debido a que son referentes de las diversas prácticas sociales, conocimientos y sistemas de acciones que son objetivados en diversos códigos, normas, valores, organizaciones, entre otros, expresados mediante la cultura, constituyendo el mundo de quienes viven en ella.

González (2008), sigue una perspectiva histórico-cultural y plantea la teoría de la subjetividad en su relación con la teoría de las representaciones sociales a partir de dos ejes: en primer lugar, la primera teoría facilita una comprensión más articulada de las emociones en las representaciones sociales, ya que las asocia con los sentidos subjetivos, convirtiéndolas en un aspecto central que alimenta a las representaciones sociales desde los procesos subjetivos, aumentando su valor heurístico dentro del conocimiento de lo social, tal como se verá más adelante. En segundo lugar, presenta la posición del sujeto en la producción de las representaciones sociales, facilitando la comprensión entre lo social y lo individual. Desde esta perspectiva, las emociones son inseparables de las producciones subjetivas humanas y constituyen a las propias representaciones sociales, dicho de otro modo;

*Los sentidos subjetivos asociados a las representaciones sociales no van a aparecer como elementos comunes en las representaciones sociales, pues aunque ellos tienen una expresión hegemónica en la subjetividad social, los sujetos individuales producen diferentes sentidos subjetivos en relación con ellos, y así pasan a enriquecer el valor emocional de las representaciones sociales a través de las prácticas compartidas, en las que ellos participan de forma diferenciada, incluyendo momentos de contradicción y de ruptura de las propias representaciones sociales que mediatizan esas prácticas (González, 2008, p. 238-239).*

De acuerdo con González (2008), las representaciones sociales son un *a priori* de formas dominantes dentro de un espacio de subjetividad social institucionalizado, modificando a su vez el curso de las relaciones que se presentan en estos espacios; lo que vuelve imposible su estudio en un espacio compartido de acción sin integrar a los sujetos que viven las experiencias de contradicción, cambio y resistencia dentro de estos espacios, por lo que se vuelve importante la comprensión dinámica de las representaciones sociales, por ejemplo;

*La representación social de Dios en una familia religiosa puede sufrir modificaciones cuando una hija querida e influyente en la subjetividad social familiar, estudia una carrera de Ciencias Sociales y trae a su familia de forma permanente, consciente e inconsciente, directa e indirecta, discusiones, reflexiones y consideraciones que en el ámbito de las relaciones familiares facilitan nuevos procesos de subjetivación y nuevas formas de acción que, de forma imperceptible, modifican la propia representación social que está fuertemente presente en la vida familiar (González, 2008, p. 239-240).*

Por último, es importante precisar que el individuo no sólo aprende de aquello que lo rodea, sino que él también construye su conocimiento a partir de sus experiencias de vida, sus propios recursos como la fantasía o la imaginación, que son inseparables de su subjetividad y que suelen dejarse a un lado al hablar del aprendizaje, lo que permite analizar el papel del individuo en la configuración y el desarrollo de las representaciones sociales (González, 2008).

### **III.IX Perspectivas teóricas sobre las implicaciones culturales**

De acuerdo con González (2008) *“es imposible estudiar las representaciones sociales en un espacio compartido de acción, sea institucionalizado o no, omitiendo a los sujetos, quienes representan un momento activo de contradicción, resistencia y cambio en estos espacios”* (González, 2008, p. 239). Bajo esta lógica, analizar la variable cultural y su impacto en las representaciones simbólicas de los individuos se vuelve un punto que es imposible omitir.

Thompson (1993) plantea un análisis antropológico de la cultura, a partir de dos ejes: una concepción descriptiva y una concepción simbólica, donde la primera

hace referencia al *“conjunto de interrelacionado de creencias, costumbres, leyes, formas de conocimiento y arte, etcétera, que adquieren los individuos como miembros de una sociedad particular y que se pueden estudiar de manera científica”* (Thompson, 1993, p. 191). Además, de que estas características le permiten a este conglomerado de individuos distinguirse de otros que existen en lugares y temporalidades diferentes (Thompson, 1993). La segunda concepción, se refiere a la producción e intercambio de expresiones lingüísticas y no lingüísticas de significantes donde *“la cultura es una jerarquía estratificada de estructuras significativas, consiste en acciones, símbolos y signos, en espasmos, guiños, falsos guiños, parodias, así como en enunciados, conversaciones y soliloquios”* (Geertz, 1973; Retomado por Thompson, 1993, p. 196); lo que resulta en un análisis de la cultura con la intención de descifrar diferentes capas de significado, de la descripción y re-descripción de acciones que por sí mismas ya son significativas para los individuos que las producen, reciben e interpretan durante la vida cotidiana.

A partir de lo anterior, se puede definir la concepción simbólica de la cultura como *“el patrón de significados incorporados a las formas simbólicas-entre las que se incluyen acciones, enunciados y objetos significativos de diversos tipos-en virtud de los cuales los individuos se comunican entre sí y comparten sus experiencias, concepciones y creencias”* (Thompson, 1993, p. 194).

Thompson (1993) añade un tercer punto, una concepción estructural de la cultura que enfatiza el carácter simbólico de los fenómenos culturales y su inserción en contextos sociales estructurados donde *“las acciones, los objetos y las expresiones significativos de diversos tipos en relación con los contextos y procesos históricamente específicos y estructurados socialmente en los cuales, y por medio de los cuales, se producen, transmiten y reciben tales formas simbólicas”* (Thompson, 1993, p. 203). Estos fenómenos se caracterizan por ser *“relaciones asimétricas de poder, por un acceso diferencial a los recursos y oportunidades, y por mecanismos institucionalizados para la producción, transmisión y recepción de las formas simbólicas”* (Thompson, 1993, p. 203).

Bajo esta concepción estructural, Thompson (1993) plantea cinco características de las formas simbólicas: intencional, convencional, estructural, referencial y contextual; donde las primeras tres guardan relación con todo aquello que se

transmite comúnmente por medio de los significados, su sentido y su significación, mientras que el quinto aspecto se relaciona con las formas simbólicas estructuradas socialmente.

No es efecto del presente apartado, ni de la investigación en general, profundizar sobre cada una de estas características, sin embargo, hay puntualizaciones sobre el quinto aspecto que se vuelven interesantes y que enriquecen aún más el análisis cultural.

La quinta característica, el aspecto contextual, se caracteriza por la inserción de las formas simbólicas en contextos y procesos sociohistóricos específicos, a partir de los cuales se producen y reciben; algunos ejemplos son los discursos, textos, programas de televisión y obras de arte que representan diferentes instituciones por medio de las cuales se pueden transmitir y recibir estas formas simbólicas (Thompson, 1993).

Por último, de acuerdo con Thompson (1993), esta contextualización también adquiere procesos de valorización, a través de los cuales los individuos les asignan determinados niveles de valor a partir de escenarios espacio-temporales que constituyen un campo de acción e interacción. Donde, los actores sociales que comparten el mismo lugar de interacción, los rasgos de este espacio donde se desenvuelven se incorporan de manera rutinaria a las formas simbólicas y la interacción a la que pertenecen, por otro lado, cuando la temporalidad y los espacios del contexto difieren en mayor o menor medida del contexto de producción, también lo harán en el contexto de recepción; ejemplo del primer caso son las interacciones en los centros de trabajo y en los salones de clase, mientras que en el segundo se pueden retomar los programas de televisión que son emitidos en un lugar y temporalidad determinados pero que pueden ser vistos en otros espacios y temporalidades distintas.

### **III.X Aproximaciones a las valoraciones económicas simbólicas.**

De acuerdo con Bourdieu (1977, Retomado por Thompson, 1993), los individuos particulares se sitúan en determinados espacios sociales que transitan a lo largo de sus vidas, siguiendo trayectorias determinadas por el volumen y distribución de diversos tipos de recursos o “capital”, tal como el capital económico, el capital cultural y el capital simbólico.

Lo anterior, permite a los individuos dotar de una valoración simbólica a éstos recursos, mediante un proceso por el cual los individuos producen y reciben las formas simbólicas para posteriormente asignarles una valoración. Estas valoraciones pueden ser de carácter económico mediante valores que pueden ser intercambiados en un mercado o símbolos mercantilizados (Thompson 1993). Sin embargo:

*El proceso de valoración económica también se acompaña comúnmente de conflictos. Los bienes simbólicos pueden ser valorados económicamente en diversos grados por diferentes individuos, en el sentido de que algunos de ellos pueden considerarlos más o menos valiosos de lo que otros los consideran (...) tales conflictos ocurren siempre en contextos sociales estructurados donde algunos individuos pueden tener la posibilidad y la disposición de pagar más a otros a fin de adquirir o controlar determinados bienes simbólicos (Thompson, 1993, p. 231).*

Por otro lado, Thompson (1993) menciona que éstas valoraciones económicas pueden sufrir un incremento o decremento en la valoración que tienen por parte del individuo que las percibe, a partir de una valoración cruzada la cual “es el uso del valor simbólico como medio para aumentar o disminuir el valor económico, y viceversa” (Thompson, 1993, p. 233).

Estas estrategias de valoración cruzada generalmente son tácticas empleadas por publicistas al contratar personajes reconocidos por diferentes medios, ya sea el cine, la música o figuras públicas en general, para promover un determinado producto con el objetivo de incrementar sus ventas y su valor económico, independientemente de que no exista un vínculo directo entre estos actores reconocidos y el producto en sí (Thompson, 1993).

Por último, este análisis de las valoraciones cruzadas, en el aspecto económico, permite reflexionar los medios mediante los cuales los individuos tratan de convertir un tipo de capital en otro a fin de preservar o mejorar su posición social, sin embargo, esto también depende en gran medida de los recursos que se tengan a su disposición para conseguir dicho fin (Thompson 1993).



### **III.XI Las implicaciones sociales, institucionales, culturales y económicas en las trayectorias académicas y laborales de los jóvenes.**

Después de ver algunos planteamientos teóricos sobre las implicaciones teóricas de los factores sociales, institucionales, culturales y económicos, es momento de ver, de forma teórica, algunas de las implicaciones de estas variables dentro de las trayectorias académicas y laborales de los jóvenes.

Rojas (2011), plantea el escenario actual de los mercados de trabajo donde menciona que éstos no sólo pueden dimensionarse en los campos económicos ya que se ven envueltos por aspectos sociales, históricos y culturales, más allá de una cuestión meramente económica. Más bien:

*Se trata de diferentes agentes sociales y corporativos como las entidades gubernamentales, las agencias económicas multilaterales, los gremios económicos y, finalmente, en una posición no privilegiada, las personas que precisan ofrecer su fuerza de trabajo para subsistir, construyendo la mano de obra que impulsa el funcionamiento del sistema económico capitalista actual a nivel mundial (Rojas, 2011, p. 314).*

Rojas (2011), retoma a de la Garza (2000), cuando menciona que: el marco capitalista y la economía global y neoliberal de la última época, han conformado una serie de relaciones laborales que se caracterizan por la precarización de las condiciones de trabajo, flexibilidad e incertidumbre laboral, provocando posiciones de dominio y posiciones dominadas en distintos marcos económicos a nivel mundial. Bajo esta línea:

*Los más jóvenes en ingresar al mercado, los más viejos y los de origen socioeconómico más bajo, las mujeres (en especial con hijos), las personas con algún tipo de discapacidad, los inmigrantes, los campesinos, los indígenas y afrodescendientes (...) son poblaciones marginadas de las posiciones más destacadas del sistema, recibiendo bajas remuneraciones y tratos laborales desiguales, por lo cual, uno de los indicadores para reconocer la desigualdad social, es justamente, el acceso que tienen las diferentes poblaciones a los mercados de trabajo y la participación en los mismos (Buvinic, 2004, p. 8; Retomado por : Rojas, 2011, p. 314).*

En cuanto a la población central de la presente investigación, Rojas (2011), menciona que los jóvenes suelen ser la población más afectada por el desempleo en Latinoamérica, principalmente aquellos que se encuentran en situaciones de extrema pobreza, falta de oportunidades de educación y de empleo; logrando, en la mayoría de los casos, insertarse únicamente en los sectores informales, con bajos ingresos y condiciones laborales y de protección social deficientes.

Por otro lado, Rojas (2011) destaca la mejora de cobertura en América Latina en cuestiones de educación básica y secundaria, pero enfatiza que la calidad en la enseñanza no ha sufrido el mismo efecto, generando una desigualdad de habilidades entre los jóvenes que tienen acceso a instituciones educativas, privadas, de mayor calidad académica, de los que no lo tienen. En concordancia:

*Los jóvenes que no cuentan con una educación de calidad se encuentran menos preparados para competir en el mercado laboral y avanzar en sus estudios superiores, aquellos que tienen acceso a una educación básica y secundaria de calidad, cuentan con más herramientas que les permitirán obtener mayor éxito académico en estudios superiores, al tiempo que tendrán menos probabilidades de sufrir aspectos como el desempleo, la informalidad laboral y los bajos salarios (Rojas, 2011, p. 320).*

Bajo esta línea Guerra (2009) realiza una diferenciación entre los jóvenes que tienen acceso a una educación de calidad y los que no la tienen, donde la experiencia formativa del primer grupo se caracteriza por espacios dinámicos en términos de adquisición de competencias técnicas, actitudes y valores laborales, mientras que los sectores populares se desenvuelven en espacios de trabajo precarios, de baja productividad, que abarcan oficios tradicionales, el comercio informal, autoempleo y empleos precarios dentro del sector secundario y terciario.

Por otro lado, Rojas (2011) retoma a Ibáñez (2005) para analizar cómo las percepciones de los jóvenes sobre el trabajo dependen estrictamente de su posición en el espacio social y de su nivel académico, observando que:

*Los jóvenes de sectores populares tienden a tener una percepción más negativa del mercado laboral que la de sus pares de sectores sociales privilegiados,*

*debido a que los primeros, suelen encontrarse cotidianamente con experiencias propias o de personas cercanas que permiten evidenciar las condiciones de precariedad laboral que predominan en sus entornos sociales (Rojas, 2011, p. 321).*

Bajo esta línea, Guerra (2009) aborda el ingreso temprano a los mercados de trabajo de los jóvenes de sectores populares, destacando las dificultades que experimentan en la inserción a un empleo formal, dentro de una estructura sociocultural donde predominan los empleos precarios y trayectorias laborales de sus padres de hasta quince empleos diferentes, lo que se traduce en un ambiente de inestabilidad laboral.

Dentro de la esfera cultural, los aprendizajes para el trabajo, por parte de los jóvenes, se dan mediante los procesos educativos formales, es decir, los oficios tradicionales que se caracterizan por prácticas no formalizadas en espacios familiares y comunitarios en las localidades donde habitan, permitiéndoles (especialmente a los varones), entrar en contacto con el mundo laboral (Guerra, 2009).

Guerra (2009) menciona que el poseer un oficio es parte de una herencia cultural del medio en que se desenvuelven los jóvenes que les posibilita autoemplearse en situaciones difíciles. Sin embargo, fuera del círculo familiar se involucran en otros procesos formativos de aprendizaje y experiencia laboral, caracterizado por la informalidad, la precariedad y la baja productividad, es decir, el trabajo descalificativo.

Rojas (2011) añade que el tipo de experiencia académica que los jóvenes experimentan durante sus estudios de secundaria puede influir considerablemente las percepciones que éstos tienen sobre el trabajo, lo que es un factor importante cuando ellos determinan si es preferible continuar con estudios de nivel medio superior o insertarse en el sector laboral sin seguir estudiando. En concordancia, quienes escogen seguir sus estudios generan una expectativa de que este camino les permitirá el logro de un mejor empleo, *“con el cual se llegaría a “ser alguien”, lo que no es otra cosa que dejar de pertenecer al mundo del cual provienen”* (Rojas, 2011, p. 321).

Sin embargo, Guerra (2009) advierte que la formación para el trabajo que los jóvenes reciben en escuelas técnicas de nivel medio superior, pocas veces se traduce en la adquisición y desarrollo de conocimientos, competencias y habilidades suficientes en la búsqueda de la estabilidad laboral y económica.

Por otro lado, Rojas (2011), realiza un análisis sobre el marco de las relaciones laborales en el neoliberalismo actual, caracterizado por nuevas dinámicas sociales que generan subjetividades laborales relacionadas a los requisitos de la economía neoliberal dominante, caracterizada por “el hombre flexible”, traducido en la flexibilización del trabajo, compuesta por la entrada y salida de los trabajadores de una empresa, los salarios en función del desempeño y, leyes laborales y pactos corporativos en función de la producción.

Lo anterior, trae por consecuencia cambios en la construcción de identidad del individuo debido a que *“si antaño el trabajo era pilar para soportar la propia identidad, de tal modo que se “hacía carrera”, la flexibilización ha generado pérdida de identificación con la labor desempeñada”* (Rojas, 2011, p. 324).

Guerra (2009), plantea el reflejo y consecuencia de esta flexibilización laboral, en jóvenes mexicanos, donde los procesos de trabajo descalificado no generan posibilidades de formación, lo que recae en una nula identificación subjetiva con la actividad laboral y expectativas de estabilidad laboral bajas; constituyendo un factor que explica las entradas y salidas frecuentes del mercado de trabajo de los jóvenes, fragmentando sus trayectorias laborales.

Dejando de lado el análisis sociocultural de los jóvenes, es momento de abordar las trayectorias académicas, es decir, la transición que viven los jóvenes de la institución educativa a la vida laboral, entendida como *“aquel proceso en que el joven se hace “adulto”, responde a los distintos procesos de posicionamiento de los “sujetos jóvenes” en la estructura de las relaciones sociales”* (Rojas, 2011, p. 326).

Bajo esta línea, Guerra (2009) aborda los procesos de aprendizaje que experimentan los jóvenes de escuelas técnicas del nivel medio superior en instituciones que les permiten un acercamiento a un empleo formal más dinámico a través de la vinculación entre la escuela y estos centros de trabajo creados por el servicio social o las prácticas profesionales y las estancias en empresas.

Estas oportunidades de acceso a una formación intencional para el trabajo traen consigo la confrontación con actividades, sistemas, tecnologías y procesos productivos complejos y especializados que permiten poner en práctica los conocimientos adquiridos en las instituciones académicas por parte de los jóvenes (Guerra 2009).

Un ejemplo de esta formación intencional en México es el Modelo Mexicano de Formación Dual, el cual *“es una iniciativa que integra la teoría y la práctica, en la que se incorpora al estudiante en actividades laborales que corresponden con su carrera profesional, combinadas con la preparación en la escuela para lograr el perfil de egreso”* (CONALEP, 2017, p. 18).

Siguiendo esta línea, Guerra (2009) menciona que los jóvenes que tienen la oportunidad de interactuar bajo esta enseñanza intencional dejan la interacción cultural (caracterizada por interrelación con familiares, vecinos, con jerarquías de obreros u operarios) para insertarse en una relación con referentes del mundo profesional como lo son: ingenieros, médicos o contadores, que cuentan con otras jerarquías, tales como: gerentes, supervisores, coordinadores, entre otros.

Guerra (2009) destaca que el servicio social o las prácticas profesionales agregan una experiencia más significativa de formación para el trabajo, por medio de la escuela. *“Su significatividad radica en el hecho de haber contribuido a la práctica y profundización de los saberes de la profesión dentro de lo que es un ambiente laboral, sujeto a normas, prácticas laborales específicas, rutinas, valores, relaciones jerárquicas (...) con el reto de lograr un acomodo como aprendiz”*. (Guerra, 2009, p. 26).

Lo anterior permite un modo de inserción laboral y estabilidad que genera una mayor identificación subjetiva con el trabajo a través del desempeño laboral calificado, la formación y las posibilidades de crecimiento, desarrollo y reconocimiento social (Guerra, 2009).

Por último, Guerra (2009) plantea una reflexión sobre la problemática de las trayectorias educativas y laborales dentro de la sociedad mexicana destacando las condiciones económicas (estancadas), carentes estrategias de crecimiento, las altas tasas de subempleo con su elevada relación con la flexibilización y

precarización de empleo dentro de un panorama de difícil acceso a la formación profesional, a la empleabilidad y al aprendizaje a lo largo de la vida, en términos de la inserción laboral y estabilidad, cuestionándose:

*“¿Cómo dar sentido a la vida de trabajo cuando las vías de inserción, formación, movilidad y estabilidad laboral están agotadas?, ¿Cómo construir proyectos profesionales o laborales cuando se corre el riesgo de estar expuestos a situaciones provisionales, inestables, cambiantes e imprevisibles?, ¿Cómo favorecer el desarrollo de la identidad profesional cuando el modelo dominante de inserción al empleo está en crisis? (Guerra, 2009, p. 27).*

En conclusión, el análisis sobre la relación entre el individuo y su entorno inmediato, a partir de diferentes procesos de socialización (Berger y Luckmann, 1968), constituido por diferentes significantes, códigos, normas, valores, entre otros, y cómo es que éste aprende a partir de su interacción con estos y volviéndose capaz de crear nuevos conocimientos a partir de sus experiencias (González, 2008), las implicaciones culturales, que pueden ser vistas desde una concepción descriptiva (costumbres, leyes, formas de conocimiento a partir del contexto familiar), una concepción simbólica (estructuras significativas representadas en símbolos y signos) y la formación de valoraciones económicas simbólicas (Thompson, 1993), permite complejizar la relación entre las trayectorias académicas y laborales de los jóvenes (Rojas, 2011 y Guerra, 2009) y la construcción de expectativas (Rivero, 2013 y Vroom s.f.; Retomado por Menjivar, 2014) que un sujeto o grupo de sujetos forman ante una determinada situación.

## CAPITULO IV

### ESTRATEGIA METODOLÓGICA

#### IV.I Hipótesis de trabajo

Los factores sociales y culturales del entorno inmediato son el principal medio por el cual los estudiantes de nivel medio superior de escuelas técnicas del Estado de Querétaro construyen sus expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz.

#### IV.II Hipótesis nula

Los factores sociales y culturales del entorno inmediato no son el principal medio por el cual los estudiantes de nivel medio superior de escuelas técnicas del Estado de Querétaro construyen sus expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz.

#### IV.III Hipótesis complementaria

Los factores institucionales y económicos del entorno inmediato son el principal medio por el cual los estudiantes de nivel medio superior de escuelas técnicas del Estado de Querétaro construyen sus expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz.

#### IV.IV Diseño de la investigación:

La presente investigación sigue una metodología de enfoque mixto, que permite contextualizar y comprender los escenarios sociales, culturales, institucionales y económicos donde se desenvuelven los jóvenes de escuelas técnicas de nivel medio superior en el Estado de Querétaro. El instrumento de evaluación *“Encuesta de inclusión laboral de Jóvenes en el sector automotriz del centro de México 2017”* fue aplicado en cuatro Estados de la República: Querétaro, Guanajuato, San Luis Potosí y Aguascalientes (Para el presente trabajo solamente se tomaron en cuenta los datos obtenidos en Querétaro). Tiene por objetivo identificar la percepción del universo de estudio sobre la inserción laboral en el sector automotriz en sus comunidades de acuerdo a las siguientes dimensiones:

1. **Las empresas del sector automotriz en el Estado de Querétaro:** Su impacto positivo y negativo, sus beneficios o prejuicios (en materia de empleos, infraestructura, apoyo de becas para estudios o programas de

desarrollo social) en su comunidad y si ofrecen, o no, oportunidades de empleos a jóvenes de la localidad.

2. **Inserción laboral en el sector automotriz del Estado de Querétaro:**

Esta dimensión busca conocer cuál es el nivel de conocimiento que tienen los jóvenes sobre los requisitos y el perfil laboral que necesitan para insertarse en empresas de este sector, las expectativas por género que tienen de inserción al giro automotriz y si consideran contar, o no, con el nivel de conocimiento y preparación profesional para ingresar, de forma fácil o difícil, al sector automotriz como trabajadores.

3. **La inserción educativa en el sector automotriz en el Estado de**

**Querétaro:** Esta dimensión busca conocer la percepción que tienen los jóvenes sobre los apoyos, como becas o transporte, a los estudiantes de nivel medio superior que viven cerca de las zonas donde se encuentran establecidas las empresas de este sector, su nivel de conocimiento en cuanto escuelas y carreras que se ofertan para insertarse en el ramo automotriz, si cuentan con conocimientos y recursos necesarios para ingresar a una formación de nivel superior relacionada al sector o si sus expectativas están en función de estudiar algo no relacionado con el giro automotriz.

#### **IV.V Universo de estudio**

El universo de estudio que se abordó para llevar a cabo la presente investigación consistió en un total de 1139 estudiantes de escuelas técnicas de nivel medio superior en el Estado de Querétaro, con un total de 889 hombres (Correspondiente al 78.0% de la población), 249 mujeres (Correspondiente al 21.8% de la población) y una persona que no contestó género (Correspondiente al 0.08 de la población), con edades desde los 16 hasta los 22 años. Los municipios y planteles que abarcan este universo de estudio son los siguientes:

Amealco: CONALEP AMEALCO

Corregidora: CECYTEQ Corregidora, CBTIS 118

San Juan del Río: CONALEP San Juan del Río, CBTIS San Juan del Río

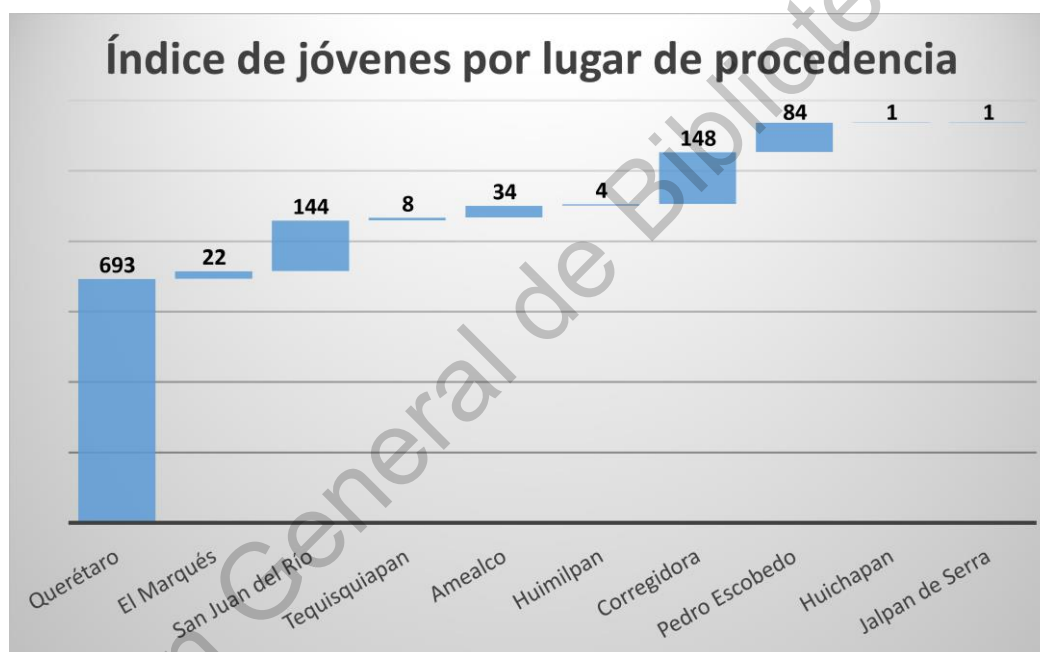
Pedro Escobedo: CECYTEQ Pedro Escobedo



Querétaro: CONALEP Querétaro, Cetis 105, CECYTEQ Querétaro, CECYTEQ Menchaca

Del total de alumnos encuestados, la mayoría son del municipio de Santiago de Querétaro (60.84% de la población total), Corregidora (12.99% de la población total) y San Juan del Río (12.64% de la población total), el porcentaje restante de lugares de procedencia son: Pedro Escobedo (7.37%), Amealco (2.9%), El Marqués (1.93%), Tequisquiapan (0.70%), Huimilpan (0.35%), Huichapan y Jalpan de Serra (0.08%) respectivamente. A continuación, se presenta una imagen con el índice de jóvenes por lugar de procedencia:

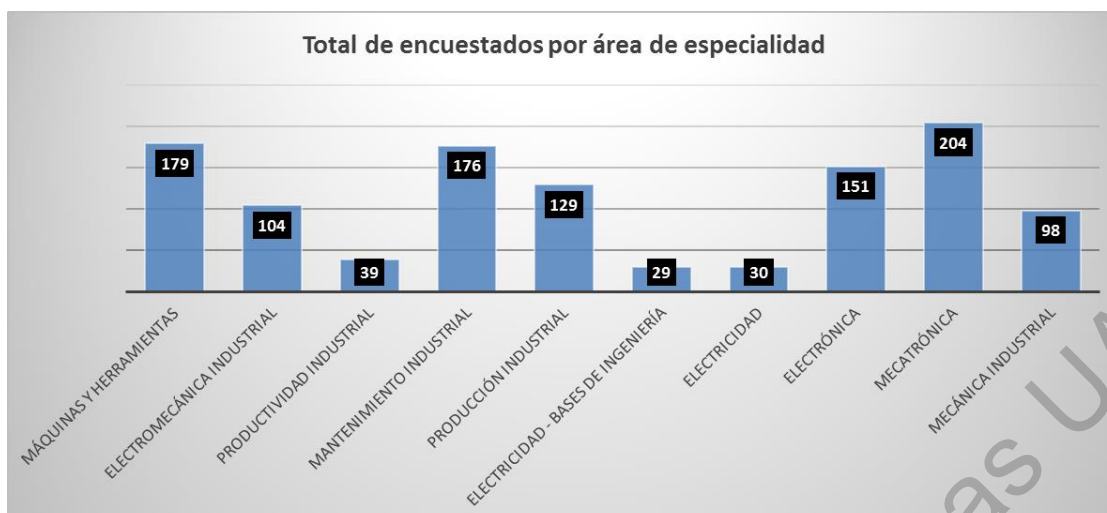
**Imagen 8: Índice de jóvenes por lugar de procedencia:**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Por último, la siguiente imagen muestra el número de encuestados por área de especialidad:

**Imagen 9. Total, de encuestados por área de especialidad.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

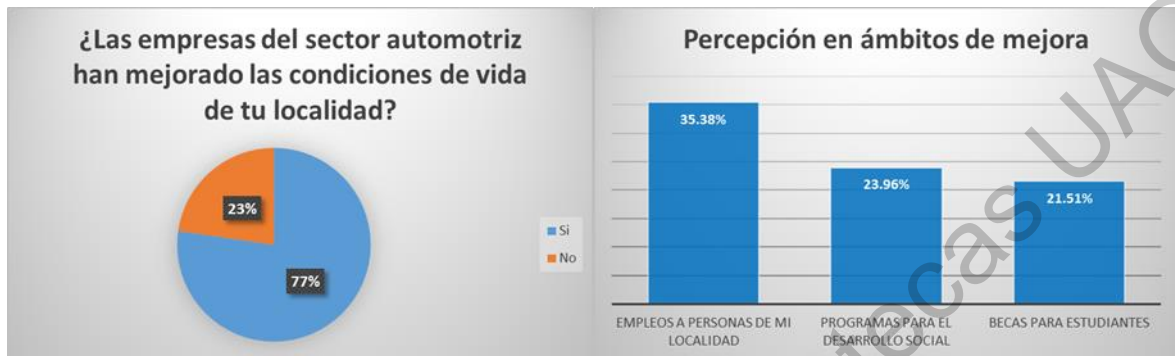
Como se observa en la imagen 9, los jóvenes encuestados no guardan una relación directa con una formación académica encaminada específicamente en el sector automotriz, rasgo que permite realizar un análisis sobre cómo construyen sus expectativas de inclusión laboral en este sector a partir de sus experiencias y percepciones.

## CAPITULO V

### RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

#### V.I Resultados por pregunta.

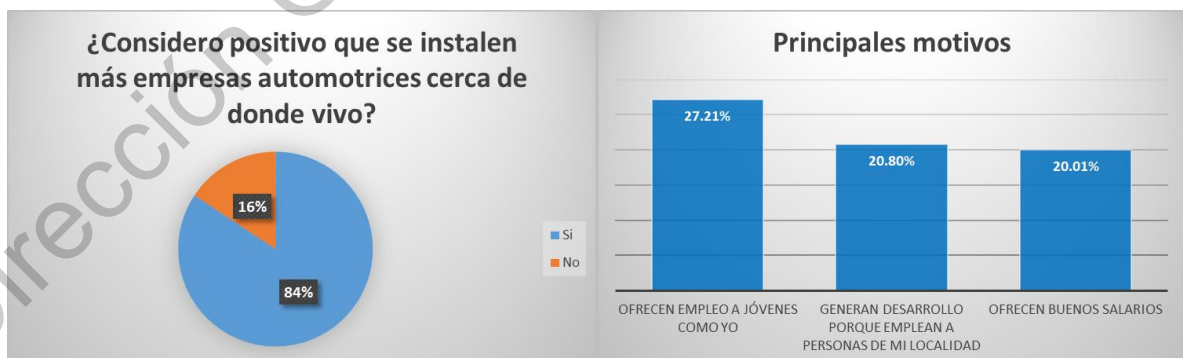
**Imagen 10. Percepción sobre el mejoramiento de las condiciones de vida en la localidad, por parte de los jóvenes encuestados.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Del total de jóvenes encuestados, el 77% mencionó que las empresas del sector automotriz sí han mejorado las condiciones de vida de sus habitantes, en primer lugar, debido a que emplean a personas de su localidad, en segundo lugar, gracias a que generan programas para el desarrollo social y, por último, a las becas que ofrecen a los estudiantes, por medio del Modelo Mexicano de Formación Dual (MMDFD).

**Imagen 11. Consideraciones de los jóvenes sobre la instalación de empresas automotrices cerca de sus lugares de vivienda.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

El 84% considera positivo que se instalen más empresas automotrices cerca de su lugar de residencia. La principal razón es porque ofrecen empleo a jóvenes

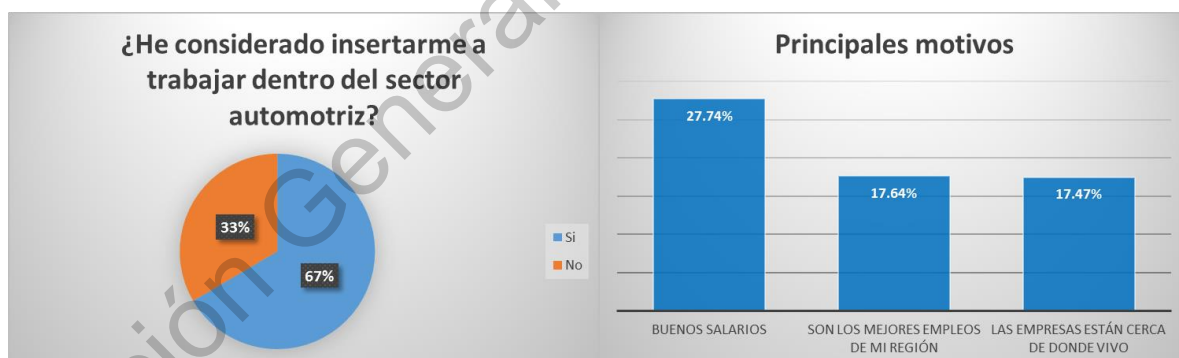
como ellos, en segundo lugar, porque las industrias de este sector generan empleo para las personas de su localidad y, en tercer lugar, debido a que ofrecen buenos salarios.

**Imagen 12. Conocimiento de los jóvenes encuestados sobre el perfil técnico/profesional para ingresar al sector automotriz.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

**Imagen 13. Consideraciones de inserción laboral en el sector automotriz.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Una respuesta que resalta y es de llamar la atención es que el 82% de los encuestados mencionó no conocer el perfil que requieren jóvenes como ellos para aspirar a un trabajo dentro de empresas del sector automotriz. Aunque, por otro lado, el 67% si ha considerado insertarse en un trabajo dentro del sector automotriz. El principal motivo es gracias a los buenos salarios, debido a que los

consideran como los mejores empleos de su región y la cercanía de estas empresas de donde viven.

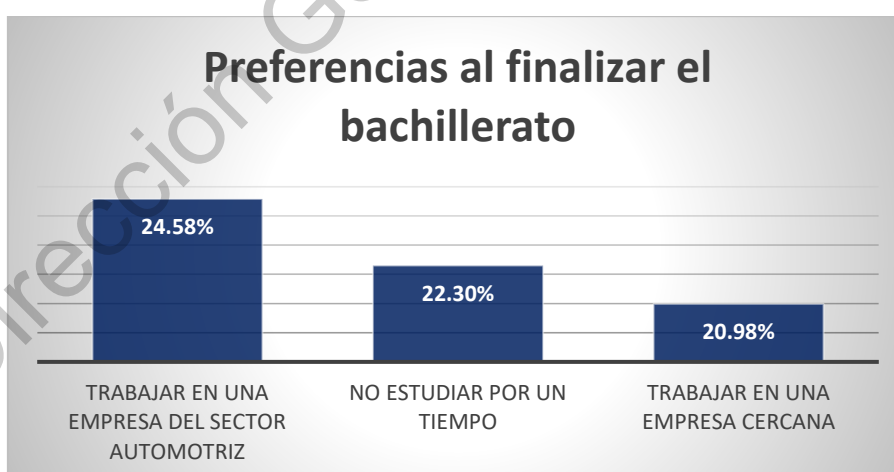
**Imagen 14. Consideraciones sobre las competencias de los jóvenes para trabajar en una empresa del sector automotriz.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Otro punto a destacar es que el 64% de los encuestados mencionó que considera contar con el perfil y las competencias necesarias para trabajar dentro de una empresa del sector automotriz; siendo los principales factores para que los jóvenes se consideren con el perfil, las siguientes: sus 1) profesores están calificados, 2) sus escuelas cuentan con equipos y laboratorio y, 3) sus escuelas cuentan con convenios para prácticas.

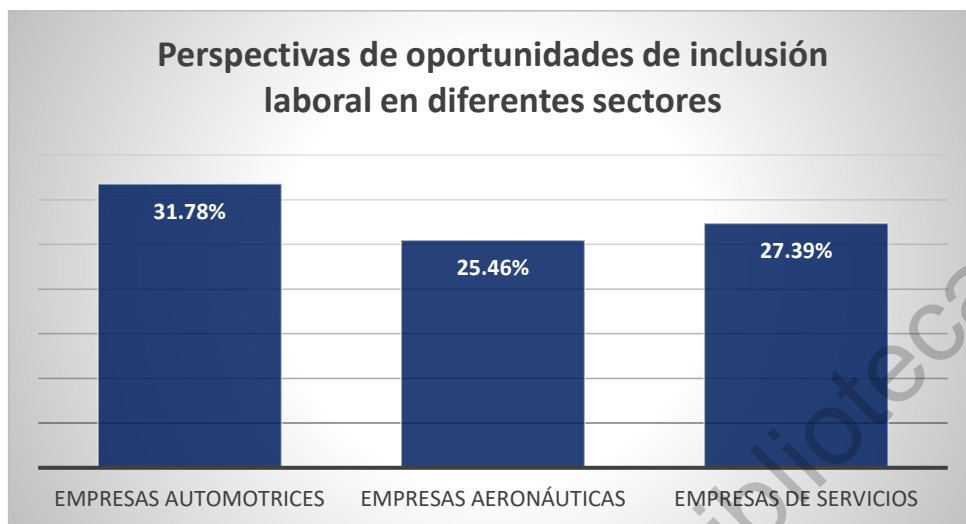
**Imagen 15. Preferencias al finalizar el bachillerato.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Las primeras tres opciones que tienen pensadas los jóvenes al concluir su bachillerato son: 1) trabajar en una empresa del sector automotriz, 2) No estudiar por un tiempo, 3) trabajar en una empresa cercana.

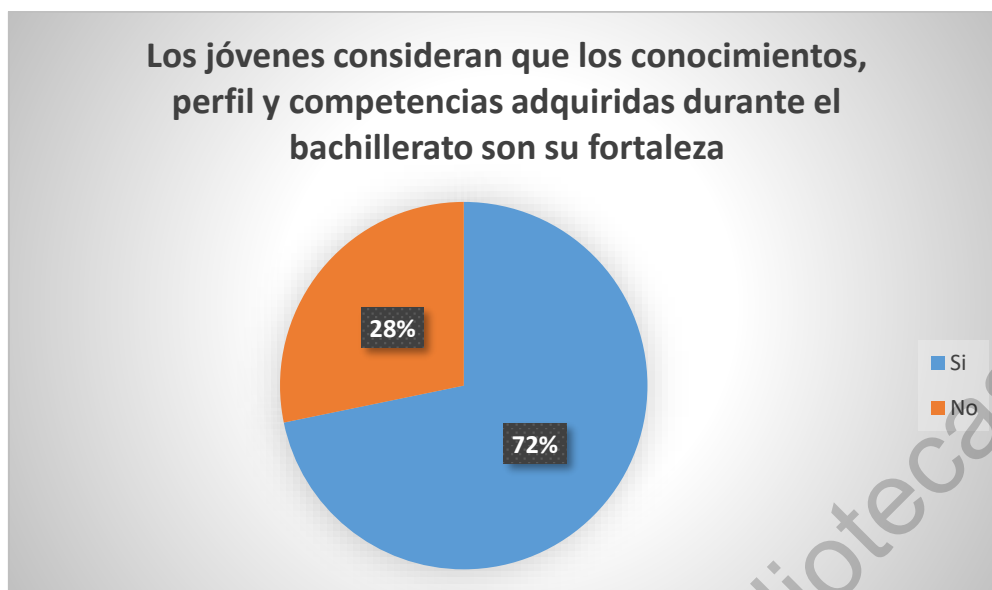
**Imagen 16. Perspectivas de inclusión laboral en diferentes sectores.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

En cuanto a su perspectiva en las oportunidades de trabajo, dentro de los diferentes sectores laborales en Querétaro, destacan principalmente: el sector automotriz, con un 31.78% de opinión, el sector aeronáutico con un 25.46% y el sector de servicios con un 27.39% respectivamente. Aunque este número pudiera parecer positivo en cuanto a su perspectiva de oportunidades laborales hacia el sector automotriz, no hay que dejar de lado que el 68.22% de las perspectivas restantes no lo identifican como el principal sector con oportunidades laborales y en su lugar, consideran como la primera opción: el sector aeronáutico, el sector de metalmecánica, el agroalimentario y/o el de servicios.

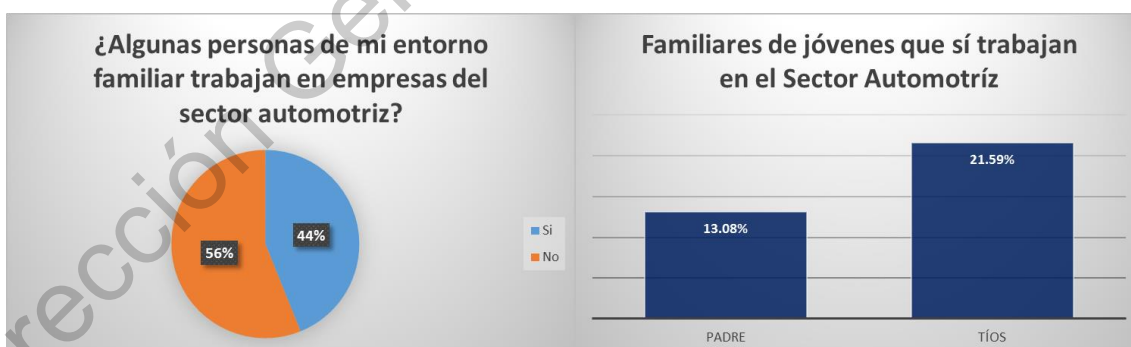
**Imagen 17. Consideraciones de los jóvenes en cuanto a su fortaleza técnica.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

En cuanto su perspectiva sobre los conocimientos, perfil y competencias adquiridas durante su bachillerato, el 72% de los jóvenes considera que estos factores son su fortaleza para obtener un trabajo en la industria automotriz; lo que de alguna forma cumple con los objetivos del MMDFD.

**Imagen 18. Familiares de jóvenes que trabajan en el Sector Automotriz**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

En cuanto a los factores culturales que influyen y dan un punto de referencia hacia el sector automotriz, se encuentra que el 55.57% de los encuestados no tiene familiares que trabajen en el sector automotriz. El 43.45% de los participantes que mencionaron que, si tienen personas cercanas de su entorno

familiar trabajando en el sector automotriz, argumentaron que estas personas son principalmente: padres (13.08%) y tíos (21.59%). Este factor tiene su punto de reflexión en el sentido de que los jóvenes, en general, han demostrado mayor interés en el sector automotriz que en otros sectores de trabajo y esta expectativa de inclusión laboral no se influencia por el hecho de tener familiares trabajando en este sector, sino que obedece a otros factores como el institucional, por ejemplo.

**Imagen 19. Consideraciones de los jóvenes en cuanto a apoyos por parte del gobierno Federal**

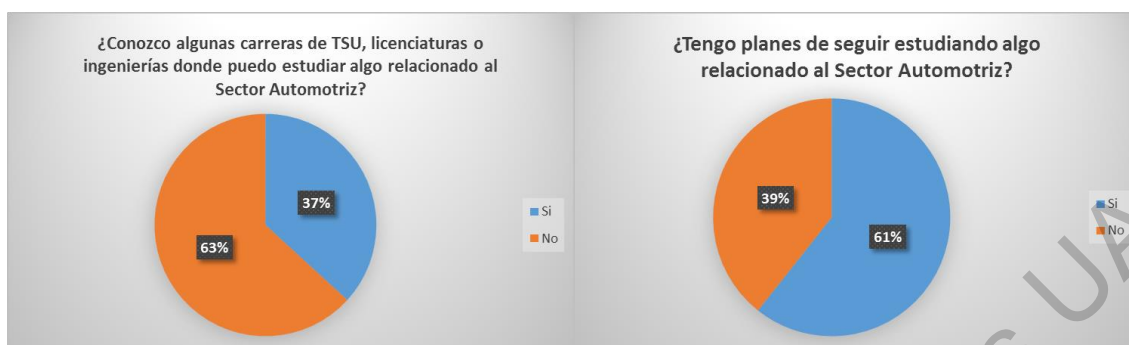


*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Los jóvenes mencionan que, desde su percepción, el gobierno estatal y/o el municipal, no otorgan apoyos para que los jóvenes de sus localidades estudien una carrera relacionada al sector automotriz, lo que deja de lado este punto institucional, de apoyo académico, y deja entrever que las principales expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz, las encuentran en los convenios, nivel de preparación, conocimientos, competencias y habilidades que desarrollan durante el periodo de prácticas escolares.



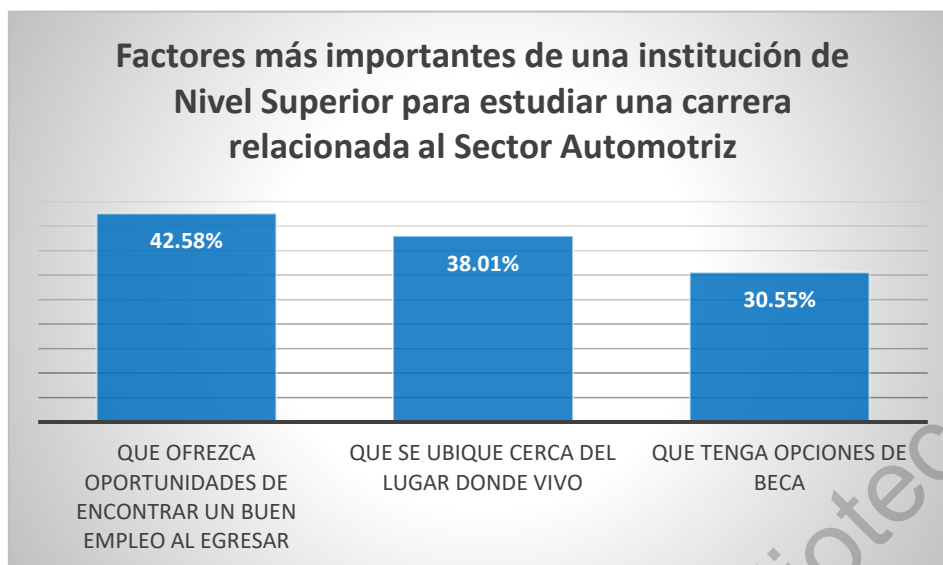
**Imagen 20. Conocimiento de los jóvenes de carreras de nivel superior, relacionadas al sector automotriz.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Otro punto que sostiene la afirmación anterior, es que el 62% de los jóvenes mencionó no conocer alguna carrera de TSU, licenciatura o ingeniería que se relacione al sector automotriz, lo que delimita aún más sus expectativas, desde el factor institucional, a todo lo adquirido durante su periodo de bachillerato. Sin embargo, también se encontró una controversia al preguntarles si tienen planes de estudiar una carrera relacionada al sector automotriz, puesto que el 59.87% respondió afirmativamente, lo que sugiere un alto nivel de compromiso con la continuación de sus estudios; dentro de los jóvenes que contestaron afirmativamente en este rubro, el 51% mencionó querer ingresar a una ingeniería, mientras que el 10% expuso la intención de ingresar a un TSU.

**Imagen 21. Factores más importantes de una institución de Nivel Superior para estudiar una carrera relacionada al sector automotriz.**



*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Lo que consideran más importante en caso de seguir estudiando una carrera relacionada al sector automotriz son los siguientes factores: que les ofrezcan oportunidades de encontrar un buen empleo al egresar, que se encuentren cerca de su lugar de residencia y que tengan opciones de beca.

## V.II Factores encontrados por variable

El análisis y recopilación de datos que se muestran a continuación, constituyen un mapeo de los principales motivos que los jóvenes participantes dieron a cada respuesta de la encuesta; agregando los comentarios más significativos que se encontraron durante el estudio de resultados.

**Tabla 6. Factores encontrados en la variable social**

Sociales			
Contribuyen al fortalecimiento de servicios de infraestructura de la localidad	Están cerca de donde viven los jóvenes	Están cerca del lugar de residencia	Mejoran las vías de comunicación con ciudades cercanas

*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Como lo muestra la tabla 6, el fortalecimiento de servicios e infraestructura de la localidad, con la inserción de empresas de la industria automotriz y la cercanía de estas empresas son los principales factores sociales a partir de los cuales los jóvenes participantes construyen sus expectativas de inclusión laboral en empresas del sector automotriz. Dentro de la pregunta 2 del cuestionario, *¿Considero positivo que se instalen más empresas automotrices cerca de donde vivo?*, los jóvenes agregaron la mejoría en las vías de comunicación con ciudades cercanas como uno de los motivos por los que consideran positiva la instalación de empresas del sector automotriz cerca de sus lugares de vivienda.

**Tabla 7. Factores encontrados en la variable cultural.**

Culturales			
Su padre trabaja en el sector automotriz	Sus tíos trabajan en el sector automotriz	Trabajar en una empresa cercana	Trabajar en un negocio propio
No estudiar por un tiempo	Trabajar en un negocio familiar		

*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Dentro de la variable cultural, se encontró que el padre de familia y los tíos son quienes laboran en alguna empresa del sector automotriz, los jóvenes muestran una tendencia a trabajar en una empresa cercana, independientemente del sí es del sector automotriz o no, y agregan, en el reactivo 7 *“Al terminar el bachillerato prefiero”*, su inclinación a trabajar en un negocio propio, no estudiar por un tiempo y trabajar en un negocio familiar.

**Tabla 8. Factores encontrados en la variable institucional.**

Institucionales			
Sus profesores están calificados	Su escuela cuenta con equipos y laboratorios	La escuela cuenta con convenios para prácticas	Seguir estudiando algo relacionado con el sector (Ingeniería o TSU)
Que existan opciones de beca	Las instituciones educativas de nivel superior ofrecen oportunidades de encontrar un buen empleo al egresar	Desconocen dónde pueden seguir estudiando algo relacionado con el sector automotriz	

*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Las perspectivas que los jóvenes tienen de sí mismos y de la posibilidad de una inclusión laboral en el sector automotriz o preparación académica de nivel superior relacionada a dicha industria se basa principalmente en las condiciones y medios que sus instituciones académicas les ofrecen, tales como la calificación profesional de sus profesores, los equipos y laboratorios y los convenios para realizar prácticas profesionales. Un punto que destaca es el desconocimiento de instituciones de nivel superior que oferten programas educativos relacionados al sector automotriz, aunque, por otro lado, quienes mencionaron conocer instituciones que les brinden dichas oportunidades indicaron su deseo de ingresar a una ingeniería o TSU. Por último, dentro de aquellos que expresaron su intención de continuar con una formación universitaria esperan que esas instituciones les ofrezcan oportunidades de beca y el conseguir empleos con buenos salarios dentro del sector automotriz.

**Tabla 9. Factores encontrados dentro de la variable económica.**

Económicos			
Empleos en la localidad	Ofrecen empleo a jóvenes de la localidad	Generan desarrollo porque emplean a personas de la localidad	Ofrecen buenos salarios
Son los mejores empleos de la región	Que las empresas del sector ofrezcan buenos salarios al egresar de una educación de nivel superior		

*Elaboración propia con datos de la Encuesta: Perspectivas laborales y Educativas de jóvenes sobre el sector automotriz de Querétaro. SEDESOL, Julio 2018.*

Dentro de la esfera económica, los jóvenes mencionaron que las cuestiones de empleabilidad (a jóvenes de la localidad y personas de la misma) y su percepción sobre los salarios son la base a partir de la que construyen sus expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz, expresando su intención de estudiar una ingeniería o TSU con la intención de que las empresas les ofrezcan buenos salarios al egresar.

## CAPITULO VI

### ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

La investigación siguió la línea planteada por Rojas (2011), abordando la trayectoria de la academia al campo laboral de los jóvenes estudiantes de escuelas técnicas en el Estado de Querétaro al analizar, no solamente la variable institucional, sino al plantear la problemática desde los ejes: social, cultural y económico, lo que ayudó a dimensionar y precisar con mayor facilidad ¿Cómo construyen sus expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz los jóvenes estudiantes de las escuelas técnicas del Estado de Querétaro?

No es preciso concluir que los jóvenes construyan estas expectativas a partir de los factores, por ejemplo, institucionales solamente, ya que esto perdería de vista el objetivo de la investigación. La construcción de éstas tiene un trasfondo biográfico, sociocultural y socioeconómico, tal como lo mencionan Rojas (2011) y Guerra (2009). La importancia de plantear teóricamente cada variable de la investigación cobra entonces un peso fundamental al momento de estudiar los resultados encontrados, pues permite una visión global y sinérgica entre lo social, lo cultural, lo económico y lo institucional, al momento de construir las expectativas de inclusión laboral.

Tal como lo plantean Berger y Luckmann (1968), el individuo aprende a ver el mundo a partir del espacio social y la familia en las que nace, interiorizando también las prácticas culturales que tiene este medio. Esto se visualiza en los familiares que trabajan en el sector automotriz, sin embargo, no es un factor determinante para que ellos construyan sus expectativas de inclusión laboral en este sector por el solo hecho de tener familiares trabajando ahí, ya que el 56% mencionó que miembros de su familia no trabajan en dicha industria y aquellos que contestaron afirmativamente sólo tienen la figura del padre y los tíos laborando en una empresa de este giro. Otras prácticas culturales que destacan son las aportaciones que realizan los jóvenes al mencionar que terminando el bachillerato prefieren trabajar en un negocio propio, no estudiar por un tiempo o trabajar en un negocio familiar; tal como lo menciona Guerra (2009), los jóvenes encuentran el primer o primeros contactos con el trabajo a partir de la familia, ya sea con oficios o negocios propios, además, estas respuestas dejan entrever que la posición social que tienen estos jóvenes no es favorable en cuanto a oportunidades de desarrollo laboral, ante este panorama se puede decir:

*Los jóvenes de sectores populares tienden a tener una percepción más negativa del mercado laboral que la de sus pares de sectores sociales privilegiados, debido a que los primeros, suelen encontrarse cotidianamente con experiencias propias o de personas cercanas que permiten evidenciar las condiciones de precariedad laboral que predominan en sus entornos sociales (Rojas, 2011, p. 321).*

Bajo esta línea, los jóvenes corren el riesgo de caer en trabajos secundarios o terciarios, donde predomina la precariedad y la inestabilidad laboral (Guerra, 2009). Por lo tanto, los factores culturales tienen un peso importante en la construcción de expectativas de inclusión laboral, aunque, contrario a lo que se esperaba encontrar en un principio, estos elementos tienen una tendencia hacia la no inclusión laboral en el sector automotriz, hecho que permite relacionar la teoría de Vroom, expuesta por Menjivar (2014), donde, en este caso, los jóvenes no encuentran un sentido de valencia en ingresar a trabajar en una empresa del sector automotriz, por lo que la motivación es igual a cero.

Por otro lado, los jóvenes se desenvuelven en un espacio territorial donde el sector automotriz es uno de los principales sectores de empleabilidad, donde destaca la fabricación de partes para vehículos, siendo la entidad queretana el primer lugar a nivel nacional en la producción de autopartes (Urbiola, 2017), entre estas y otras más características que posicionan al sector automotriz como un pilar en empleabilidad en el Estado de Querétaro, los jóvenes dejan entrever la relación de este contexto social con su perspectiva, al indicar que consideran positiva la instalación de estas empresas debido a que contribuyen al fortalecimiento de servicios e infraestructura en sus localidades, están cerca de sus lugares de residencia y agregan que mejoran las vías de comunicación con ciudades cercanas; sin embargo, los factores relacionados a servicios e infraestructura suponen una perspectiva del sector, no un elemento contundente que los motive a seguirse formando en relación al sector o ingresar a laborar en la industria automotriz, el hecho de que las empresas automotrices estén cerca de sus lugares de residencia podría fungir como un elemento de análisis en la formación de expectativas ya que los jóvenes le asignan un sentido de valencia a la cercanía que sus lugares de residencia tienen con ellas, empero, estos elementos sociales no son suficientes para argumentar que son los principales

factores a través de los cuales los jóvenes estudiantes de escuelas técnicas del nivel medio superior construyen sus expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz en el Estado de Querétaro.

En cuanto a la parte institucional, tal como lo mencionan Berger y Luckmann (1968), los individuos se desenvuelven a través de diversas instituciones con códigos, saberes, conductas específicas de dicha institución. En este caso, la institución que compete a la investigación es la preparatoria técnica. A partir de los códigos, normas, reglamentos, entre otros, que los jóvenes aprenden en las escuelas técnicas donde se desenvuelven aprenden a ver el trabajo desde una perspectiva que contrasta con los acercamientos que pudieran tener por medio de la familia (Guerra, 2009), ya que se enfoca únicamente en prácticas profesionales de acuerdo a su área de especialidad, interactuando con mandos medios o mandos altos de las organizaciones donde encuentran estos espacios de aprendizaje. El Modelo Mexicano de Formación Dual adquiere gran importancia en este punto, pues las instituciones que cuentan con estos convenios de prácticas forman a sus estudiantes bajo este programa. En esta línea, se encontró que el factor institucional tiene el mayor peso en la construcción de expectativas de inclusión laboral por parte de los jóvenes debido a que les ofrecen espacios de prácticas profesionales, ellos consideran que sus profesores están calificados, sus escuelas cuentan con equipos y laboratorios que les permiten generar competencias teóricas y prácticas en su especialidad, además de que el 61% de los encuestados señaló que tiene planes de seguir estudiando una ingeniería o un TSU relacionado al sector automotriz con la expectativa de que al hacerlo encuentren mejores salarios al egresar. Lo anterior indica un grado de valencia alto, existe una instrumentalidad extrínseca relacionada a las recompensas económicas o las posibilidades de beca en instancias universitarias, y también, una valoración intrínseca en cuanto a la identificación con el sector automotriz.

Lo anterior guarda gran relación con la valoración económica que los jóvenes tienen, le han asignado una valorización simbólica (Thompson, 1993), de carácter económico, al hecho de continuar estudiando algo relacionado con el sector con la expectativa de conseguir buenos salarios al egresar, pero también se la agregan al sector automotriz como un campo que les ofrece empleo a personas de sus localidades y a jóvenes como ellos, considerándolos los

mejores salarios y mejores empleos de su región. Por lo tanto, las valoraciones económicas también son un constructo importante mediante el cual los jóvenes de escuelas técnicas del nivel medio superior en el Estado de Querétaro construyen sus expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz.

#### **VI.I Análisis del cumplimiento de hipótesis**

Se encontró el cumplimiento de la hipótesis complementaria la cual menciona que los factores institucionales y económicos del entorno inmediato son el principal medio por el cual los estudiantes de escuelas técnicas del nivel medio superior en el Estado de Querétaro construyen sus expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz, con la idea de continuar sus estudios a un nivel universitario de Ingeniería o TSU para buscar mejores salarios al insertarse en una empresa de este giro. Los jóvenes también argumentan sentirse con los conocimientos y competencias necesarias para ingresar a trabajar a estas empresas, gracias a las oportunidades de prácticas profesionales, la calificación de sus profesores y las condiciones materiales que les ofrecen sus instituciones académicas.

Dirección General de Bibliotecas UAQ



## **CAPITULO VII**

### **CONCLUSIONES**

La industria automotriz tiene un peso y una gran importancia, no sólo a nivel estatal sino a nivel mundial; Querétaro es un Estado que se encuentra beneficiado por su posición geográfica, lo que le ha permitido ingresar a mercados nacionales e internacionales en cuestión de empresas automotrices y aeronáuticas también. Desde que se dio el proceso de industrialización, el sector automotriz se volvió un referente en términos de empleabilidad para la población queretana, razón por la cual nace la curiosidad de identificar qué factores están implícitos en la construcción de expectativas de inclusión laboral en este ramo.

El haber realizado una investigación de corte mixto, permitió tener un mayor acercamiento a las perspectivas que los jóvenes estudiantes de escuelas técnicas tienen con respecto a esta industria, dinámica que también permitió darle un giro a la forma en como comúnmente se realiza la investigación en psicología del trabajo, donde muchos estudiantes se centran en factores que están implícitos en poblaciones que ya se encuentran insertos en un centro de trabajo, esta investigación, por el contrario, se centra en jóvenes que se encuentran en proceso de iniciar una preparación universitaria o bien el inicio de una trayectoria laboral, un estudio poco usual en el área desde mi muy particular punto de vista. Esto permite y abre la pauta a un trabajo de corte multidisciplinario, pues a lo largo de la investigación se retomaron conceptos y autores de corte sociológico, social y psicológico para dar fundamento al cómo se van formando las expectativas.

Este análisis de factores culturales, sociales, económicos e institucionales permite problematizar sobre cómo el medio que rodea al individuo está vinculado directa o indirectamente con las decisiones que toma, los grupos a los que pertenece y qué elementos le permiten y motivan para tomar decisiones. No cabe duda que el nacer en un círculo social donde las oportunidades de desarrollo son altas genera que los jóvenes tengan trayectorias institucionales que les permitan generar competencias y conocimientos que se reflejen en trayectorias laborales con empleos competitivos y bien pagados, por otro lado, aquellos que viven bajo circunstancias donde el acceso a la educación es menor, con una calidad de enseñanza menor, tendrán mayores retos que afrontar para lograr movilizarse económicamente dentro de la esfera social en la que se encuentren. No se puede

dejar de lado que hay cuestiones culturales que siguen vigentes en los jóvenes encuestados, tales como el dejar de estudiar por un tiempo, trabajar en un negocio familiar o un negocio propio, que, de acuerdo con Guerra (2009), esta tendencia cultural del trabajo muchas veces se refleja en empleos secundarios o terciarios, caracterizados por la precarización y una inestabilidad laboral. No se puede caer en conjeturas que lleven a un señalamiento del sí estas decisiones son positivas o no, más bien, es preciso reconocer que son factores culturales del entorno que rodea a estos jóvenes y que son consecuencia del estado sociopolítico y socioeconómico en el que se encuentran sus lugares de residencia.

Sin duda, los resultados analizados podrían incluso servir para darle un enfoque distinto a la misma investigación, por ejemplo: factores que intervienen para que los jóvenes no quieran insertarse en el sector automotriz, si bien es cierto, fueron respuestas que no se discuten a lo largo del documento ya que el objetivo de este trabajo no corresponde al caso planteado, los resultados con afirmaciones negativas a las preguntas también pueden aportar información relevante al tema en cuestión.

Sin duda, el que los jóvenes de escuelas técnicas del nivel medio superior del Estado de Querétaro tengan acceso a un espacio de prácticas profesionales, mediante el Modelo Mexicano de Formación Dual, es una base importante para que ellos conozcan los retos que enfrenta el sector automotriz en la actualidad, tales como las innovaciones en investigación y desarrollo tecnológico o la misma vinculación entre las empresas automotrices con instituciones académicas para la formación de trabajadores cualificados para afrontar estos retos, mismos a los que ellos deberán enfrentarse una vez que egresen, ya sea que inicien su trayectoria laboral al terminar la preparatoria o que continúen una preparación universitaria. Uno de los principales desafíos, a consideración propia, a los que podrían enfrentarse los jóvenes al ingresar al campo laboral, es el cambio constante en las competencias necesarias para desempeñar un trabajo dentro de este sector, como consecuencia de los constantes avances tecnológicos para aumentar la rentabilidad del sector; lo anterior vuelve importante el que los jóvenes puedan tener estos espacios de prácticas para que puedan adquirir esas competencias y conozcan la situación actual de la industria, así como sus demandas.

Es imposible dejar de lado la teoría psicológica, el eje central de esta investigación, *las expectativas*, si bien el marco teórico busca dar un panorama que permite identificar los escenarios que dan pie a la construcción de este concepto, los resultados obtenidos comprueban lo expuesto por Vloom en su teoría, donde las expectativas varían de persona a persona y necesitan de ciertas condiciones para poderse dar, estas condiciones son la valencia, la instrumentalidad y la misma expectativa. Si bien es cierto es una teoría que se enfoca en trabajadores que ya están dentro de un trabajo, también es posible trasladarla a otros escenarios, como el planteado en la presente investigación, con lo que podemos ejemplificar lo siguiente: *un joven no tiene la expectativa de trabajar en el sector automotriz porque no le interesa trabajar en ese giro*; la característica de valencia que se puede encontrar aquí es el nulo interés por trabajar en una empresa automotriz, lo que le da un valor igual a cero, la característica instrumental se refleja en que no hay una condición extrínseca ni intrínseca que motive al joven a ingresar a trabajar en este sector, por lo que el valor de este concepto también es igual a cero, por último las características de expectativa se reflejan desde la negación de la misma, lo que en otras palabras indicaría que simplemente no tiene una percepción de rol dentro de esta industria.

Esta teoría ayudó a identificar los principales factores por los que los jóvenes estudiantes de escuelas técnicas del nivel medio superior construyen sus expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz por lo que su estudio y análisis cobra un peso importante a lo largo del documento.

Actualmente, la industria ha buscado generar vínculos tanto con el gobierno del Estado como con diferentes instituciones académicas, el cual ha destacado como el segundo factor más importante por el cual los jóvenes estudiantes de escuelas técnicas del nivel medio superior han ido formando sus expectativas de inclusión laboral, sólo por debajo del factor económico, donde los jóvenes consideran que los salarios que ofrece el sector son buenos; resultados que, confirman la hipótesis complementaria, la cual indica que los factores institucionales y económicos del entorno inmediato son el principal medio por el cual los estudiantes del nivel medio superior de escuelas técnicas del Estado de Querétaro construyen sus expectativas de inclusión laboral en el sector automotriz.

Sin embargo, lo anterior aún deja muchas dudas sobre la formación que los jóvenes construyen sus expectativas. No es preciso concluir que los jóvenes las formen a partir de los factores institucionales solamente, ya que esto perdería de vista el objetivo de la investigación, empero, es válido analizar el vínculo entre la academia y el sector laboral para enriquecer aún más lo encontrado en la investigación.

Es correcto mencionar que el análisis a profundidad sobre la variable institucional no es el objetivo principal de la investigación realizada, incluso seguramente habrá muchas áreas relacionadas a la parte académica sin estudiar aún; empero, los resultados permiten problematizar el escenario actual que se vive en la formación técnica a nivel medio superior, las políticas en cuestiones de educación pública vigentes hoy en día y el impacto que éstas tienen en la experiencia de formación dual de los jóvenes que estudian en estas instituciones.

Vale la pena cuestionarse sobre la relación que existe en los ejes que se expresan en la tabla 10, donde se puede observar una sincronía en los retos que enfrenta el Sector Automotriz, las instituciones técnicas del nivel Medio Superior del Estado de Querétaro, el Estado y los jóvenes que estudian en estas escuelas, la reflexión sin duda alguna es propia de ser llevada a una investigación a detalle, que se especialice en el análisis detallado de estos escenarios, partiendo desde una mirada multidisciplinaria que permita problematizar y, tal vez, responder los cuestionamientos planteados, mediante políticas educativas que permitan una mayor adquisición de competencias para el campo laboral.

**Tabla 3. Contexto en la relación entre los retos de la I.A., la formación técnica y el Estado de Querétaro para los jóvenes de escuelas técnicas.**

Contexto en la relación entre los retos de la I.A., la formación técnica y el Estado para los jóvenes de escuelas técnicas en el Estado de Querétaro	
Contexto de la I.A.	Contexto Académico
Mayor innovación tecnológica	Generar programas/aperturar instituciones que brinden la formación adecuada para la inserción en la I.A.
Constantes cambios en competencias para desempeñarse dentro de la I.A.	Brindarle las competencias necesarias a los jóvenes para insertarse en la I.A.
Generar mayor vinculación entre la academia y la I.A.	Mayores convenios mediante la formación dual con empresas del ramo automotriz
Estado	Jóvenes
Brindar/facilitar los espacios y equipos necesarios para que los jóvenes puedan desarrollar las competencias necesarias, tanto en el ámbito académico como en el laboral.	Desconocimiento de programas/instituciones que brinden la formación para insertarse en la I.A.
Aprobar/implementar programas educativos que permitan una mayor dinámica en la adquisición de competencias laborales.	Desconocimiento de las competencias y perfil técnico/profesional necesario para insertarse en la I.A.
Generar alianzas estratégicas, entre el sector académico e industrial	Polarización entre las zonas que tienen acceso a la formación dual y las que no lo tienen.

Fuente: *Elaboración propia.*

Por último, es consideración propia que el estudio de los factores psicológicos que están implícitos en el trabajo no pueden solamente analizarse dentro de los centros laborales, el enriquecimiento académico que el área de Psicología del Trabajo de la Universidad Autónoma de Querétaro puede obtener en el estudio de factores como la precarización del trabajo, las condiciones sociales de trabajo, las trayectorias laborales entre otras, sería aún mayor del que ya tiene en la actualidad, además de permitirle a los estudiantes mirar los procesos de trabajo desde otras perspectivas y ¿por qué no? Realizar una investigación de corte interdisciplinario con otras áreas de la facultad. Sin embargo, es preciso mencionar que esto no es algo que se pueda dar por simple iniciativa del personal docente del área, al final, en el deber ser, somos los estudiantes los son los que eligen aquello sobre lo que quieren investigar.

## Referencias Bibliográficas

Acosta Yañez, S. (2017). *Expectativas de inclusión laboral en jóvenes estudiantes del nivel medio superior dentro del sector aeronáutico de Querétaro (Tesis de grado)*. (U. A. Querétaro, Ed.) Querétaro.

Aponte, A. (27 de 06 de 2018). *Industria Automotriz, en Plena Evolución en América Latina*. Obtenido de Efiempresa: <https://efiempresa.com/blog/efiempresa-industria-automotriz/>

Asociación Automotriz del Perú. (2017). *Venta e Inmatriculación de Vehículos Nuevos 2017*. Obtenido de <https://aap.org.pe>: [https://aap.org.pe/estadisticas/ventas\\_inmatriculaciones\\_vehiculos\\_nuevos/inm-2017/](https://aap.org.pe/estadisticas/ventas_inmatriculaciones_vehiculos_nuevos/inm-2017/)

Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes. (2017). *Producción de vehículos por ensambladora*. Obtenido de <http://www.acolfa.org.co>: <http://www.acolfa.org.co/estadisticas/acumulado-2013>

Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores. (2017). *Ventas Automóviles 0Km 2017*. Obtenido de <https://www.ascoma.com.uy>: <https://www.ascoma.com.uy/index.php/documentos-ascoma/11-estadisticas-de-ventas-de-autos-y-comerciales-livianos>

Asociación de Fabricas de Automotores. (2017). *Producción 2017*. Obtenido de <http://www.adeffa.org.ar>: <http://www.adeffa.org.ar/upload/anuarios/anuario2017/4.pdf>

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. (2018). *www.amia.com.mx*. Obtenido de *Diálogo con la Industria Automotriz 2018-2014*: <http://www.amia.com.mx/boletin/dlg20182024.pdf>

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. (06 de 2018). *Anuário Da Indústria Atuomobilística Brasileira 2018*. Obtenido de <http://www.virapagina.com.br>: <http://www.virapagina.com.br/anfavea2018/>

Becerril, D. (03 de 06 de 2018). *Industria automotriz de Querétaro, en auge*. Obtenido de [eleconomista.com.mx](https://www.eleconomista.com.mx): <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Industria-automotriz-de-Queretaro-en-auge-20180603-0091.html>

Becerril, D. (03 de 06 de 2018). *Industria automotriz de Querétaro, en auge*. Obtenido de <https://www.eleconomista.com.mx>: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Industria-automotriz-de-Queretaro-en-auge-20180603-0091.html>

Berger, P., & Luckmann, T. (1968). II. La Sociedad como Realidad Objetiva: 1. Institucionalización. En P. Berger, & T. Luckmann, *La Construcción Social de la Realidad* (págs. 64-102). Buenos Aires: Amorrortu Editores.

- Berger, P., & Luckmann, T. (1968). III. La Sociedad Como Realidad Subjetiva. En P. Berger, & T. Luckmann, *La Construcción Social de la Realidad* (págs. 162-188). Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Carrillo Pacheco, M. A., & Carrillo Hernández, M. d. (2017). Capítulo 3 Expectativas laborales de la juventud queretana. En M. A. Carrillo Pacheco, *Expresiones del trabajo en Querétaro 2017* (págs. 49-77). Querétaro: CONCYTEQ.
- Clavijo, S. (21 de 02 de 2018). *Sector vehículos: desempeño en 2017 y perspectivas*. Obtenido de <https://www.larepublica.co>: <https://www.larepublica.co/analisis/sergio-clavijo-500041/sector-vehiculos-desempeno-en-2017-y-perspectivas-2601408>
- Clúster Automotriz de Jalisco. (10 de 02 de 2019). *El Clúster Automotriz*. Obtenido de [www.clautjalisco.org.mx](http://www.clautjalisco.org.mx): <http://www.clautjalisco.org.mx/>
- Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica. (2016 de 02 de 2016). *CONALEP ofertará la Carrera Industria Automotriz*. Obtenido de <https://www.gob.mx>: <https://www.gob.mx/conalep/articulos/conalep-ofertara-la-carrera-industria-automotriz-23431?idiom=es>
- Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica. (06 de 2017). *La Experiencia del CONALEP en la Formación Dual*. Obtenido de <https://www.gob.mx>: <https://www.gob.mx/conalep/es/documentos/la-experiencia-del-conalep-en-la-formacion-dual>
- FECYT. (01 de 01 de 2018). *Análisis de Competitividad del Sector Automotriz en el Estado de México*. Obtenido de [http://comecyt.edomex.gob.mx/media/filer\\_public/9b/b1/9bb11d63-7bb9-47ea-a7ff-598baae9cf4b/competitividad\\_sector\\_automotriz.pdf](http://comecyt.edomex.gob.mx/media/filer_public/9b/b1/9bb11d63-7bb9-47ea-a7ff-598baae9cf4b/competitividad_sector_automotriz.pdf)
- García Blanco, J. M., & Gutiérrez Palacios, R. (1996). Inserción Laboral y Desigualdad en el Mercado de Trabajo: Cuestiones Teóricas. *Revista española de investigaciones sociológicas*, 269-294.
- Guerra Ramírez, M. I. (2009). Trayectorias formativas "precarias" de jóvenes de sectores populares. *Decisio*, 22-28.
- Gutiérrez, J. G. (1996). Inserción laboral y desigualdad en el mercado de trabajo: cuestiones teóricas. *Revista Española de investigaciones sociológicas*, 269. Obtenido de [dialnet.unirioja.es](http://dialnet.unirioja.es).
- INEGI. (2016). *Estadísticas a propósito de la industria automotriz 2016*. Obtenido de [inegi.org.mx: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod\\_serv/c/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/automotriz/702825079963.pdf](http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/c/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/automotriz/702825079963.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2015). *Número de habitantes en el Estado de Querétaro*. Obtenido de <http://cuentame.inegi.org.mx>:

<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/queret/poblacion/default.aspx?tema>

Monjivar, V. E. (30 de 4 de 2014). *Teoría de la motivación de Víctor Vroom*. Obtenido de Universidad de El Salvador.

Opinión OIT. (20 de 07 de 2017). *Las economías emergentes son clave para el futuro del trabajo en la industria automotriz*. Obtenido de [www.ilo.org](http://www.ilo.org): [https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS\\_561880/lang-es/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_561880/lang-es/index.htm)

Querétaro-Automotive Cluster. (10 de 02 de 2019). *Querétaro Automotive Cluster: Modelo*. Obtenido de [autoqro.mx](http://autoqro.mx): <http://autoqro.mx/modelo/>

Rivero Herrera, V. (2013). Identidad y Expectativas Psicosociales. *Revista de Investigación Psicológica*, 35-41.

Rojas Granada, C. A. (2011). Una revisión de la producción de conocimiento sobre transiciones y trayectorias laborales juveniles. *Virajes*, 309-334.

Salinas García, R. J., Godínez Flores, J. M., & Ortega Martínez, M. C. (2017). Capítulo 2 ¿Hacia dónde se dirige el desarrollo industrial de Querétaro? Pasado, presente y ¿futuro? de la industria queretana. En M. A. Carrillo Pacheco, *Expresiones del trabajo en Querétaro 2017* (págs. 33-49). Querétaro: CONCYTEQ.

Thompson, J. (1993). Concepto de Cultura - La contextualización social de las formas simbólicas y la valoración de las formas simbólicas. En J. Thompson, *Ideología y Cultura Moderna* (págs. 217- 240). México: Universidad Nacional Metropolitana.

Urbiola-Solís, A. E. (2017). Capítulo 1 Reorientación económica en Querétaro. Hacia un diagnóstico organizacional. En M. A. Carrillo Pacheco, *Expresiones del trabajo en Querétaro 2017* (págs. 13-33). Querétaro: CONCYTEQ.

Vildoza, G. (12 de 2017). *Perspectivas de la Industria Automotriz Perú*. Obtenido de <https://aap.org.pe>: <https://aap.org.pe/descarga/ea2017/Presentacion-Guido-Vildoza-Encuentro-Automotor-AAP-2017.pdf>