



Juan S. Blyde (Coord.)

**FÁBRICAS SINCRONIZADAS: AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE EN LA ERA DE LAS CADENAS GLOBALES DE VALOR. INFORME ESPECIAL SOBRE INTEGRACIÓN Y COMERCIO. BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, WASHINGTON, D. C. 2014**

*Synchronized factories: Latin America and the Caribbean in the era of global value chains. Special report on integration and trade. Inter-American Development Bank, Washington, D.C., 2014*

**José Rojas-López**

Universidad de Los Andes, Escuela de Geografía  
Mérida, Venezuela  
jrojaslopez34@gmail.com  
<https://orcid.org/0000-0002-1912-317X>

El sugestivo título del Informe del Banco Interamericano de Desarrollo está centrado en las posibilidades que ofrecen las cadenas mundiales o globales de valor (CGV) para dinamizar las economías de los países en desarrollo, especialmente los de América Latina y el Caribe (ALC). De hecho, el comercio tradicional entre países ha experimentado drásticos cambios durante las últimas décadas, puesto que la producción, distribución y consumo de bienes y servicios cada vez más responden a cadenas mundiales que agregan valor a lo que se produce en diferentes fases y lugares geográficos. Sin embargo, ALC aparece rezagada en comparación con otras regiones del mundo. El Informe corrobora esta tendencia y plantea perspectivas y desafíos de los países de la región para que puedan participar o mejorar su inserción en las cadenas globales de valor.

El Informe está estructurado en seis capítulos y cuatro apéndices. El capítulo 1 trata de conceptos, estrategias de deslocalización, oportunidades, desafíos y racionalidad de las políticas públicas. El capítulo 2 examina las evidencias de participación de ALC en las cadenas globales de producción. El capítulo 3 analiza esencialmente los motores de la participación en las cadenas globales de valor. El capítulo 4 plantea desafíos, regularidades empíricas de estudios de caso y las políticas que surgen de esas experiencias. Los capítulos 5 y 6 son conclusiones y referencias bibliográficas respectivamente. El Informe culmina con cuatro apéndices explicativos de naturaleza cuantitativa. En términos generales nos parece que el texto sigue la línea trazada por la *Economía Espacial* (Fujita *et al.*, 2000), que valoriza las interacciones entre rendimientos crecientes, costos de transporte y movimiento de los factores productivos en las explicaciones de economías urbanas, regionales e internacionales.

El primer capítulo del Informe refiere las configuraciones espaciales que pueden asumir las cadenas de producción, desde estructuras tipo telas de araña, hasta formas sinuosas que convergen hacia nodos de ensamblaje.

Son diseños que recuerdan los sistemas dendríticos agroexportadores de ALC hacia Europa, a finales del siglo XIX y principios del siglo XX (Johnson, 1970). En este capítulo, los autores formulan dos interrogantes centrales en torno a las modernas cadenas de producción: ¿Por qué las empresas fragmentan su producción en el extranjero? ¿Qué pueden ganar los países de América Latina y el Caribe?

Las respuestas a la primera interrogante tiene que ver con los procesos de deslocalización o fragmentación de la producción, mediante estrategias de filiales o subcontrataciones con empresas independientes, ambas en países extranjeros (autores de la nueva geografía económica prefieren el término relocalización al de deslocalización). Estos procesos signados por la globalización financiera y de las comunicaciones, reducciones arancelarias y de costos de transporte, surgimiento de empresas de servicios tangibles e intangibles, afianzamiento de los derechos de propiedad, entre los factores fundamentales, han apuntalado el desarrollo de las estrategias de fragmentación productiva en diversas regiones del mundo.

Respecto a la segunda interrogante, los autores son optimistas, por cuanto las cadenas de valor reducen los riesgos de exportación de productos primarios que caracterizan a los países de ALC, sujetos a la volatilidad de precios en el mercado internacional, aumentan las oportunidades de beneficios al participar en el comercio mundial y de logros de aprendizajes asociados a la transferencia de conocimientos tecnológicos y de gestión comercial. Si bien la participación regional en las CGV todavía es menor en comparación a otras regiones del mundo, a largo o mediano plazo se espera que las políticas públicas respondan a los motores del comercio (dotación de recursos, mano de obra, accesibilidad geográfica, calidad institucional).

El capítulo 2 retoma la base conceptual a objeto de situar la región en el conjunto de indicadores que muestren su participación en las CGV. Aunque los indicadores de las cadenas globales no cuentan todavía con gran confianza macroeconómica, las matrices de insumo-producto y los flujos de exportación-importación entre países permiten aproximaciones satisfactorias. En tal sentido las evidencias tienden a mostrar que los países de ALC participan menos que otras regiones del mundo en las CGV. Estas tendencias se abordan con mayor extensión en el siguiente capítulo, que relaciona los motores de la participación con las políticas públicas en la región.

En efecto, el capítulo 3 enfatiza sobre los motores que influyen o pueden hacerlo en la participación de ALC en el comercio global, destacando el papel de los transportes, los servicios logísticos y las instituciones en acuerdos y contratos, todos asociados a las estrategias de deslocalización de la producción de empresas, que buscan reducir o minimizar costos. Por una parte, ALC posee una infraestructura de transporte y comunicaciones (puertos, aeropuertos, carreteras, servicios logísticos) de menores estándares que los de Europa o Asia oriental. Por otra parte, todavía mantiene sesgos proteccionistas que no compaginan con los rumbos de liberación observados en otras regiones, como son acuerdos de cielos abiertos y reducciones arancelarias, tributarias e impositivas; además los procesos institucionales de gestión y contratación usualmente no solo son costosos, sino también tardíos. De modo que la región podría mejorar las deficiencias en estos indicadores creando o fortaleciendo políticas públicas que posibiliten una mayor y mejor inserción en las CGV.

El capítulo 4 está dedicado a las experiencias y regularidades empíricas de empresas que participan en redes de producción y las políticas públicas que surgen de esas experiencias para superar sus deficiencias y las de otras empresas ubicadas

al margen de cadenas regionales o globales. El análisis muestra que las primeras, al contrario de las segundas, han desarrollado capacidades y habilidades que les permite insertarse, sin dificultades, en las cadenas globales. Aun cuando ALC no es ajena al comercio internacional de materias primas e insumos básicos, se ha mantenido en gran parte ausente de las recientes cadenas mundiales de valor. Por tanto, empresas y las políticas públicas deben aprovechar las ventajas que ofrece la actual fragmentación de la producción. Estas recomendaciones se concretan en el capítulo 5, cuyo contenido son las conclusiones del Informe.

Las conclusiones finales, por un lado, recapitulan brevemente las condiciones de baja incorporación de ALC a los procesos de fragmentación de bienes y servicios que llevan adelante empresas líderes del comercio internacional y, por otro, sugieren un conjunto de acciones para mejorar la participación de estos países en las CGV. Estas condiciones recalcan la necesidad de superar las deficiencias de los sistemas de transporte, comunicación y logísticos; disminuir los niveles de protección, promover la cooperación entre empresas; fomentar la calificación de la mano de obra y mejorar las operaciones institucionales, particularmente la seguridad jurídica. Estas propuestas encuentran justificación no solo en la creación de oportunidades para diversificar la

producción y el comercio, también en la captura de beneficios o ganancias en una o más fases del proceso de fragmentación de la producción en los distintos países de la región.

La integración de gran parte de las empresas latinoamericanas en cadenas de valor, a nuestro entender, enfrenta los problemas ya citados en el Informe, los cuales pueden ser sintetizados en dos escalas de observación: a) nivel nacional por una excesiva centralización de las decisiones en las esferas gubernamentales que obstaculiza las necesarias coordinaciones entre agentes públicos y privados y, b) escala subcontinental por los fallidos ensayos de integración regional, que limita la formación de bloques con capacidad competitiva en el mercado mundial. En el primer caso la ampliación de las democracias, los mercados y la justicia social parece una ruta adecuada para superar la centralización del poder. En el segundo caso, las democracias abiertas de los países deben acompañarse por agentes de la diplomacia económica e internacional.

## Referencias citadas

- FUJITA, M; KRUGMAN, P. y VENABLES, A. 2000. *Economía espacial. Las ciudades, las regiones y el comercio internacional*. Editorial Ariel, S. A. Barcelona.
- JOHNSON, E. A. J. 1970. *The organization of space in developing countries*. Harvard University Press. Cambridge.