

Aguascalientes en la región automotriz del centro de México

Fernando Padilla Lozano¹

Pablo Gutiérrez Castorena²

Juventino López García³

Resumen

El propósito del trabajo se orienta a describir el comportamiento reciente por el cual la zona del Bajío evoluciona, como articuladora del desarrollo regional en la conformación de la gran región automotriz del centro de México, en relación al auge del flujo de capital denominado Inversión Extranjera Directa (IED) en el sector automotriz. Además de las decisiones de política pública que permiten atraer flujos de capital de los principales países con los que interactúa el estado mexicano. Con esta visión, en tanto política de estado, se pretende favorecer las expectativas de crecimiento económico, dado que en Aguascalientes continúan las transformaciones relevantes como resultado directo del auge del desarrollo industrial experimentado, del crecimiento sostenido del área metropolitana y su tendencia acelerada de concentración de la población estatal, asentada básicamente en la ciudad de Aguascalientes en el marco de las políticas de desconcentración de las actividades productivas y de administración.

Palabras clave: Desarrollo, Industrialización, región.

Introducción

El Bajío es una denominación geográfica la cual corresponde a una región integrada de manera histórica, económica y cultural extendida en el centro, así como parte del occidente y norte de México. La consolidación Metropolitana de la región Bajío evoluciona, como articuladora funcional del desarrollo regional en la conformación de la región automotriz del centro de México, y es impulsada en relación estrecha a la atracción de inversión extranjera directa (IED), particularmente en el sector automotriz. Además, prevalecen decisiones de política pública que permiten atraer flujos de capital de los principales países con los que interactúa. Los hallazgos destacan el papel de la reestructuración histórica como parte de una memoria colectiva (McLaclan, 2019) cuya relevancia radica en la diversificación de actividades económicas, las condiciones logísticas, de talento humano, paz social, seguridad financiera e infraestructura que prevalecen. La región se ha convertido en un destino propicio para la atracción de inversiones, con lo que se abre la posibilidad de incrementar las oportunidades laborales de alto valor. Las estrategias de expansión representan el arribo de empresas cada vez más especializadas, que atienden mercados de calidad global, dando un mensaje a otras empresas, de que se está generando en Aguascalientes un ecosistema ideal para que disminuyan sus costos viniendo al estado (SEDEC, 2018).

Aguascalientes y la región bajo se integran funcionalmente como parte marginal del Corredor Económico que conecta el puerto de Manzanillo en el Océano Pacífico con el puerto de Tuxpan en el Golfo de México, con lo cual, al contar con accesibilidad terrestre, se asegura el flujo

¹ Doctor, Universidad Autónoma de Aguascalientes, fpadill@correo.uaa.mx

² Doctor, Universidad Autónoma de Aguascalientes, pgutier@correo.uaa.mx

³ Doctor, Universidad Autónoma de Aguascalientes, jlopezg@correo.uaa.mx

de mercancías desde éste territorio estatal hacia los mercados asiáticos, así como los de Estados Unidos, Europa y América del Sur. Es decir, prácticamente se interconecta en el sistema contemporáneo mundo.

Con la intención de crear condiciones comerciales con el resto del mundo, El gobierno de Aguascalientes implementa políticas públicas orientadas a dinamizar la producción e impulsa las pequeñas y medianas empresas y reconstituye las cadenas productivas. Sin embargo, continúa estancada la industria nacional con problemas de competitividad y desplazamiento, como la textil. Con esta perspectiva, en tanto política de estado, se pretende favorecer las expectativas de crecimiento económico regional, dado que continúan las transformaciones relevantes como resultado directo del auge del desarrollo industrial experimentado desde las dos últimas décadas del siglo XX, de la tendencia acelerada del crecimiento y concentración de la población y finalmente el impacto e intentos en políticas de desconcentración de las actividades productivas y de administración.

El enfoque territorial se adopta como concepto analítico, como escenario de intervención para el desarrollo, en función de ello, la unidad de análisis corresponde tanto a la región Bajío como al estado de Aguascalientes en el cual se observó cómo las políticas de concentración de las actividades y de la población han influido en la conformación de un nuevo patrón de actividades productivas, que a su vez han transformado la estructura y composición del mercado industrial, comercial y costumbres en la población. El problema es contextualizado en el marco de la industrialización, al incidir en problemáticas sociales o forjando nuevas relaciones y formas de consumo, como la aceptación masiva de cambios en la actividad económica.

Referente Teórico

Una dualidad circularmente equilibrada muestra que sin las ciudades no se puede explicar el desarrollo del capitalismo en su forma actual y viceversa. En su entorno y en el propio espacio urbano, la interacción del capital en busca de optimizar la ganancia, reconfigura el territorio, hasta ahora para su propio beneficio. Sin embargo, esos valores no reflejan la realidad económica del estado de Aguascalientes, al instrumentar una política macroeconómica asociada a una línea de fomento, conjuga una política regional caracterizada por el desarrollo y la inequidad, en la cual su expresión territorial es sintetizada por la conformación de áreas modernas en oposición a las áreas rezagadas, en las cuales la industria que debe ser base del desarrollo.

Al dar sentido a las divisiones políticas contemporáneas, vemos que existe una relación homológica entre el aspecto social y el espacio político (Jarness, 2019), conjunción propiamente identificada como gobernanza, dado que implica la orientación en la toma de decisiones sobre el territorio y la población que lo habita, de manera concreta, en alusión a la planeación del desarrollo promotora de una política del desarrollo regional sustentada como política pública cuya estrategia sea organizativa con perspectiva de estructuración territorial y lejos de tender hacia el reciclaje de conjeturas existentes se presentan argumentos marcadamente novedosos (Newton, 2019).

La circulación del capital global, muestra la tendencia a buscar lugares en donde existe fuerza de trabajo barata, vista esta como mercancía productiva, con el objeto de implicar condiciones legalizadas para una mayor explotación de los trabajadores; hecho que, en el análisis económico, redundaría en reducción de costos. La localización industrial, explica la razón por la cual los corporativos globales eligen regiones para emplazar empresas transnacionales y nacionales,

bajo la idea de descubrir cuál es el factor, y cómo, a su vez, la localización de unidades productivas y los tratados comerciales, llevan a construir conglomerados industriales, teniendo como sustento la identificación de "...el lugar donde los costos de producción y de distribución pueden ser minimizados...", donde "...se deben de presentar tres etapas diferenciadas: que se minimice el costo de transporte; estén presentes costos laborales mínimos; y exista aglomeración industrial". El primero establece que: "...entre el consumo y obtención de materias primas, se busca encontrar el punto en el que se localizará la unidad de producción que minimice los costos de transporte" (Duch, citado por Gutiérrez, 2016: 15). En el segundo la determinación de la localización de la empresa se dará a partir de un radio derivado del punto mínimo de costos, cuya circunferencia forma el espacio para el costo óptimo de transporte. La tercera etapa se presenta porque ésta tiene la capacidad de alterar la probable localización óptima establecida por el costo de transporte. Es decir, las empresas buscan localizarse en los puntos en que el ahorro es superior al costo de transporte, siempre y cuando deduzcan que puede obtener algún ahorro en el costo de producción. En cuanto a los efectos de localización de una unidad productiva en una región determinada, considerando el tamaño, el ramo productivo o el nivel tecnológico, éstas características ayudan a entender el tipo de aglomeración industrial que generaría en la región, fortaleciendo áreas de mercado, a través de la distribución espacial de la demanda que influye en la localización de las empresas.

En el segundo los supuestos establecidos en relación al mercado único como un caso particular, permiten concebir el territorio en forma homogénea, neutra e isotrópica y, por lo tanto, se formula un modelo deductivo sobre cómo se organizan los sistemas de ciudades, es decir, la disposición urbana del territorio (Hormigo, citado por Gutiérrez: 39). Así, la ciudad, con todas sus actividades económicas, se clasifican en campos de influencia distintos, denominado lugar central, el cual actúa como vértice del mercado regional.

En Tercer lugar, a largo plazo, cuando el espacio tiende a organizarse de manera equilibrada, se presenta la competencia y al escoger actividades y campos de influencias, el terreno tiende a no tener huecos asumiendo la forma de un polígono hexagonal, el cual "...se convierte en la forma ideal del área de mercado, debido a que agrupa el mayor número de compradores posibles para cada productor y minimiza las distancias entre productor y los compradores dispersos por el área de mercado, es decir, hace mínimos los costes de transporte y máximos los beneficios" En este caso, la localización no sólo responde a la búsqueda del costo mínimo, sino que influye en factores que colocan capitales en ciertos lugares, por ejemplo la competencia de productores. La decisión de los empresarios se debe a cierta solución de ajuste locacional continuo, a fin de que ésta puede llegar a alcanzar un equilibrio en los precios que permite, a su vez, maximizar sus beneficios (Hormigo, citado por Gutiérrez, 2016: 17).

Sobrino afirma que la localización se emplaza cuando el dinero asume la forma de capital productivo. Se afirma que la velocidad de la rotación del capital, en formación de nuevas mercancías, determina su acumulación. (Sobrino, 2003: 84). En este caso la localización es determinada por la tendencia creciente de la tasa de ganancia. Por lo que, "la localización respecto a las determinantes geográficas como consecuencia del progreso técnico, induce a una homogeneización del territorio de las condiciones necesarias, pero no suficientes, para la actividad económica", contrastando la localización de las actividades y su diferenciación territorial, como producto de ventajas históricas del territorio. Sin embargo, la reorganización locacional, en la teoría marxista resulta secundaria e independiente del ámbito geográfico, pues responde a la división espacial del trabajo, lo cual es fuente del desarrollo territorial polarizado (Sobrino, 2003:

84, citado por Gutiérrez, 2016). Es conveniente resaltar que los corporativos industriales buscan enfrentar la competitividad de los mercados, a través de evitar problemas básicos mediante ventajas como los relacionados con el control obrero, las relaciones laborales, mercados de trabajo, conflictividad laboral e inclusive hasta evitar o simular sindicatos en sus empresas, con estos elementos resueltos, es posible favorecer que aglomeraciones y concentraciones industriales puedan aparecer en distintas regiones. De ese modo se entiende cómo las regiones captan inversiones y crean concentraciones industriales (Gutiérrez, 2016:28).

A diferencia del pasado, la industrialización reciente se ha basado en el sector externo como principal mercado hacia el cual se orientan las exportaciones, por lo cual, aprovechando esa circunstancia y las ventajas de ubicación, Aguascalientes ha logrado una acelerada integración al proceso de globalización. Concretamente, el escenario macroeconómico muestra que Aguascalientes destaca en la nueva geografía económica regional del territorio central del país, que ya se perfila como la principal región automotriz,⁴ dentro de la gran región industrial de México.

Las empresas transnacionales de las ramas automotriz y electrónica han generado un consenso para asegurar la estabilidad regional que requiere el capital en el plazo inmediato, pero fundamentalmente a la espera de incrementar sustantivamente la tasa de ganancia a largo plazo, pues según Oppenheimer, "la escala de producción es muy amplia, y la inversión rinde frutos mucho tiempo después" (2007). Sin olvidar que, bajo este esquema, la inversión privada actúa como el principal motor del desarrollo económico, precisamente al establecer unidades y cadenas productivas territoriales. De una manera simple, es el desarrollo del sistema económico y técnico necesario para transformar las materias primas en productos adecuados para el consumo. Ningún secreto es que en México se instalan industrias con bajo costo de producción fabril, pero con mano de obra calificada que permite ahorro en costos de manufactura⁵, por esa razón, en diversas partes del mundo, como Australia las armadoras están cerrando sus operaciones porque exportar desde allá no es competitivo logísticamente por lo elevado del costo (Garza, 2015: 13), hecho que para Aguascalientes representa una ventaja que se aprovecha y traduce en el incremento de empresas proveedoras o nuevas plantas de manufacturas avanzadas en el ramo automotriz. En esta dirección, se busca consolidar el espacio global de acumulación, en el cual una cantidad mayor de corporativos globales necesitan dispersar su red productiva hacia múltiples lugares para continuar en la lógica expansiva y de búsqueda constante de entornos atractivos, fundamentalmente desde su rentabilidad.

Referente de la región automotriz del Bajío.

Para dimensionar el estado de Aguascalientes y características del entorno regional en tanto unidad de análisis, iniciaremos señalando que cuenta con una extensión de 5'519 km², pertenece a la denominada meseta central pues se localiza en la porción centro de México; colinda al norte, noreste y oeste con el Estado de Zacatecas; al sureste y sur con el Estado de Jalisco. En el año 2015 se contabilizaron 1'312,544 habitantes, su principal característica demográfica es la

⁴ Integrada principalmente por los estados de Aguascalientes, Guanajuato, Jalisco, Querétaro y San Luis Potosí.

⁵ Para dimensionar el impacto de ese ahorro veamos que, México represento en 2012, un ahorro de 13.0% en costos de manufactura de autopartes, el cual resulta elevado en relación al desempeño del ahorro observado en otros países como Brasil sólo logró 5.4%; nivel similar al de Gran Bretaña con 5.0%, mientras en Europa, hay países con menor ahorro, como Francia e Italia con 3.4% y 3.1% respectivamente.

concentración-dispersión, al contar la ciudad de Aguascalientes con el 60% de la población estatal. Por el tamaño de su población, ocupa el 27° lugar entre las 32 entidades federativas nacionales, y el lugar número 29 en relación al tamaño de su superficie equivalente al 0.3% del territorio mexicano.

Aguascalientes es un estado predominantemente urbanizado, producto de una tenaz industrialización asociada a altos índices de crecimiento demográfico, esto se vuelve evidente al observar que en la ciudad de Aguascalientes se han producido también cambios en la estructura urbana derivada del crecimiento de la población, la reorganización y cambio de la estructura productiva. Se encuentra agregado como eslabón regional del área industrial que destaca en la parte central de México, en la cual se localiza la región automotriz⁶, identificable por su estructura particular y orientación económica, misma que organiza, constituye y distribuye el mercado regional de trabajo al incorporar y delimitar en el proceso "límites naturales de influencia", es decir, el territorio periférico se integra en la dinámica industrializadora mediante un mercado regional de trabajo.

Así, definir a Aguascalientes equivale a destacar sus características particulares, como el elevado nivel de bienestar de la población, tranquilidad laboral expresada en la ausencia de huelgas, infraestructura sólida y moderna con importantes parques industriales⁷, potencial humano joven con una edad promedio de 22 años, que representa el 56% de la población. Amplio sistema educativo, con centros de enseñanza superior y de investigación. Disponibilidad de mano de obra calificada, fácil de capacitar y adaptable a nuevas tecnologías de producción, mano de obra "disciplinada" con características que envidian en otros lugares de nuestro México. Una característica esencial de la fuerza laboral en Aguascalientes, es su fácil adaptabilidad a nuevas tecnologías de producción. Prueba de esto es que plantas de ensamble como Nissan, Flexs, Sensata y Siemens, han alcanzado niveles de calidad logrados en Japón, Estados Unidos y Alemania. Además, los procesos legales para establecer nuevos negocios se llevan a cabo de forma rápida y para favorecer las actividades industriales, tiene uno de los sistemas fiscales más simplificados de toda la República Mexicana.

Las actividades Industriales en correspondencia con el patrón demográfico, se concentran a lo largo del valle de Aguascalientes, donde existen diversos parques industriales integrados al corredor logístico norte-sur, en el cual se localiza la ciudad de Aguascalientes que aglutina las actividades sociales, económicas y políticas conectadas a la red de actividades globales por múltiples caminos: tecnología, comercio, finanzas, etcétera. La globalización trajo cambios y transformaciones en la estructura económica, concretada a través de agentes externos, como la inversión extranjera directa y la localización de empresas multinacionales (López, 2019:3). Un dato interesante resalta que desde el año 2003 alrededor del 70 por ciento de la exportación de nuestro estado, ya eran producto de las empresas ensambladoras de vehículos establecidas en Aguascalientes.

Además de la tradición mercantil de productos agrícolas en el estado y la región, hay un impulso industrial en la últimas tres décadas, mediante el cual se han establecido reconocidas empresas transnacionales, haciéndolo uno de los estados más trascendentes pues se incorpora al

⁶ Las plantas automotrices en México se observan dispersas en la parte norte del país, mientras en la zona central se muestran compactadas.

⁷ El corredor industrial del Valle de Aguascalientes es mayor a 40 kilómetros, alberga industrias de alta tecnología y de servicio. Aún más, en un polígono de 681 hectáreas se tienen parques, zonas y condominios industriales con todos los servicios necesarios.

mercado mundial de capital y mercancías al ubicarse precisamente dentro del Triángulo Dorado, ésta metáfora de la geografía nacional es ilustradora porque significa que es flanqueado por los tres grandes lugares centrales del país: Monterrey, Guadalajara y la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, en donde convergen las zonas más importantes y tradicionales de producción, ahí se genera el 80% del PIB nacional, 70% de la actividad del comercio exterior y reside el 45% de la población nacional con influencia del mercado por conectividad terrestre y aérea. Además de incluir el área dinámica del corredor logístico industrial automotriz del bajío.

En ésta región, confluyen los mercados de producción y relocalización de nuevas inversiones que conforman la integración económica de bloques comerciales y de enlaces transregionales, desarrollándose cada vez más una eficiencia del desarrollo logístico del sistema intermodal de transporte, con lo cual se ha dado paso a una conectividad sin precedentes; se ha ampliado el mercado de distribución de mercancías y un intenso intercambio de transacciones comerciales de bienes y servicios, materias primas, componentes tecnológicos; se ha establecido una expansión de nuevos nichos de mercado, hasta la consolidación de un sector productivo manufacturero que interactúa con las ciudades intermedias, metropolitanas y fronterizas (Moreno, 2015:18).

En la visión de conjunto a nivel de subsistema regional, destaca el crecimiento del área urbana de la ciudad de Aguascalientes como factor que se incorpora en la consolidación de una integración urbano-regional, mucho más amplio, el de la región o zona centro-occidente del país, constituido en términos generales desde distintos criterios por los estados de Aguascalientes, Guanajuato, Jalisco, San Luis Potosí y Querétaro, a la vez conformando en la región su propio subsistema de ciudades, al ser localidades interdependientes entre ellas, en mayor o menor intensidad.

Así, la ciudad de Aguascalientes desde su fundación, ha estado geográficamente ligada al sistema urbano del bajío-occidente; ésta relación ha creado cierta dependencia por su proximidad a las ciudades de San Luis Potosí y León, así como su fuerte vínculo con Guadalajara, con ellas establece en la región un subsistema, en el cual destaca en primer lugar, que además de incluir los centros urbanos más importantes y los municipios conurbados del estado de Aguascalientes, la ciudad de Aguascalientes⁸ actúa como nodo del eje bidireccional que de manera transversal integra la interacción de ciudades en la denominada mesa central, de norte-sur; Zacatecas-Aguascalientes-León, y el eje diagonal oriente-occidente compuesto por las áreas urbanas de San Luis Potosí-Aguascalientes-Guadalajara, generando la impresión de gravitar éstas en relación a Aguascalientes, cuando sólo es cruce de caminos de ese gran entramado de ciudades y localidades menores que componen el subsistema.

La importancia estratégica de Aguascalientes destaca de manera paralela a la región bajío en forma de un conglomerado de economías emergentes, por ejemplo, la versión mexicana de la feria industrial más importante del mundo, la Industrial Transformation México de Hannover Messe⁹, exhibió lo más avanzado de la industria. En ella 160 expositores de 20 países mostraron del 9 al 11 de octubre de 2019 lo más novedoso y sofisticado en manufactura digital y tecnologías

⁸ El subsistema que define el espacio de influencia directa de la ciudad de Aguascalientes no coincide en términos políticos, económicos y sociales con los límites religiosos, la Diócesis de Aguascalientes, en relación a la administración católica, incorpora municipios de Jalisco y Zacatecas que colindan con el territorio estatal.

⁹ Desde 1947 la Hannover Messe de Alemania es la mayor exposición mundial de tecnología industrial la cual se ha caracterizado por importantes aportaciones dirigidas a la innovación tecnológica y por ser origen del concepto industria 4.0

e información y comunicación; máquina-herramienta/ATMS, automatización y robotización. Este acontecimiento tuvo lugar en la ciudad de León, Guanajuato, y fue seleccionada en función a su ubicación geográfica y el papel que juega Guanajuato y en "la región del Bajío, actuando como centro industrial del país, además de estar en el triángulo de Ciudad de México, Jalisco y Nuevo León suma a su presencia automotriz y autopartes, sectores como el aeroespacial, químico, farmacéutico y de servicios" (Horta, 2019. 2). El sector industrial mexicano se integra por 119 cámaras y asociaciones industriales que representan 35% del PIB nacional, más del 90% de las exportaciones y el 42% del empleo formal. El evento principalmente es dirigido a las industrias aeroespacial, automotriz, electrónica, alimentos y bebidas, metalurgia empaque y procesamiento de acero y químicos.

Respecto a la Integración Territorial de la Región Automotriz del Centro de México, La región del bajío se integra en un importante corredor industrial, la cual muestra un fenómeno de crecimiento urbano y concentración industrial significativo, mismo que ha tenido una evolución de su economía orientada cada vez más al sector automotriz, dándose más inversiones de este tipo en los estados de Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro y San Luis Potosí (integrado funcionalmente al corredor del bajío, mismo que actúa como el eje transnacional del flujo mercantil sur-norte que abastece los mercados que atendía el anterior el Tratado de Libre Comercio-Nafta), esos cuatro estados ya en 2012, tenían instaladas 142 empresas dedicadas a elaborar estampados, componentes eléctricos, frenos y sus partes, productos de hule, partes para motor y transmisión para automóviles.

Los tres primeros estados tradicionalmente se consideran privilegiados por la ubicación geográfica, la cercanía de sus ciudades, mano de obra altamente calificada, aeropuertos internacionales, y parques industriales¹⁰ con todas las características para poder albergar ensambladoras de todo tipo, es por ello, que más empresas han decidido establecerse en esta región, pero hasta ahora, definitivamente son Aguascalientes y Guanajuato las entidades más atractivas para la inversión en ese sector, si bien en el índice de ciudades competitivas sustentables, desde 2015, destaca Aguascalientes junto a Santiago de Querétaro con crecimiento sustentable (Rodríguez, 2015: 4A), por lo que en la región señalada existe un proceso con características generales en el marco nacional y regional pero con particularidades notables para Aguascalientes.

Es decir, cada empresa expande su frontera y se instala atendiendo determinadas características y necesidades logísticas de exportación e importación, con lo cual se ha desarrollado un importante corredor industrial que hoy alberga un conglomerado de maquiladoras periféricas de autopartes y armadoras de empresas como Nissan, Daimler-Chrysler e Infinity en el municipio de Aguascalientes, así como en Guanajuato¹¹ encontramos General Motors en Silao, Honda en Celaya, Mazda en Salamanca, Volkswagen en Guanajuato, así como Toyota y Ford anunciadas en 2015 para iniciar operaciones en 2019. Para julio de 2019 el complejo Toyota ubicado a 19 kilómetros de Apaseo el Grande, y a 37 kilómetros de Celaya, ambos en Guanajuato, presentaba

¹⁰ Un parque industrial corresponde a la superficie geográficamente delimitada y diseñada especialmente para el asentamiento de la planta industrial en condiciones adecuadas de ubicación, infraestructura, equipamiento y de servicios, con una administración permanente para su operación.

¹¹ De acuerdo a la Coordinadora de Fomento al Comercio Exterior, en 2014 la industria automotriz y autopartes represento el 71% del total de las exportaciones de Guanajuato y hay 66 empresas japonesas instaladas en ese estado. Además, durante 2013-2015 los montos de mayor inversión corresponden al sector automotriz; en primer lugar Honda, con mil 270 mdd; el segundo lugar es para Mazda, con 770 mdd; en tercer sitio Volkswagen, con 668 mdd; y el cuarto lugar corresponde a General Motors con una inversión de 400 mdd.

avance de 80% y una vez terminada se espera ensamblar 100 mil unidades Tacoma anualmente, además de generar mil empleos directos.

Puesto que existe una competencia en la cual se busca atraer inversión, en éste caso la japonesa, preocupa al gobierno estatal que otros estados implementan prácticas añejas y ofrezcan subsidios hasta con predios. Aunque, dentro de la zona destacan territorios municipales que paulatinamente aprovechan su inclusión en la conformación de la región automotriz, por ejemplo, Lagos de Moreno, Jalisco consolida un parque especializado de 284 hectáreas de las cuales por ahora se encuentran 11 empresas de inversión extranjera del ramo automotriz (7 niponas y 4 alemanas)¹² que han optado por invertir en ese lugar, como Advics North América, empresa de manufactura y ensamble de frenos para automóviles o Stanley Electric, fabricante de productos de iluminación para el sector automotriz, la cual colocó en mayo de 2015, la primera piedra de lo que es su tercera planta en América del Norte con un capital invertido de 665 millones de pesos. (Robespierre, 2015: 4).

Como antecedentes directos, en el periodo 2013-2014, el monto de la inversión extranjera permitió consolidar y replicar la planta productiva, aumentar el empleo y hacer crecer las exportaciones, sin embargo, está suficientemente demostrado que un elemento clave para atraer capitales es la suficiente mano de obra de bajo costo. La información muestra desde 2015, que entre las entidades que recogen el impacto positivo de la demanda externa destacan nuevamente Aguascalientes, Querétaro y Guanajuato, donde la fabricación de equipo de transporte y su efecto multiplicador que acusa en la demanda de bienes manufacturados -inherentes a sus cadena de producción-, así como en los servicios, se vio reflejado en el crecimiento al crearse una cadena de suministro mediante un sistema regional interconectado por empresas con una misma lógica del mercado hacia el cual producen, es decir, un mercado cuyo evidente crecimiento está asociado con el boom del sector automotriz.

La zona de Bajío se caracteriza hasta ahora por ser la región más dinámica del país en crecimiento económico, especialmente la franja industrial que integra a los estados de Querétaro, Guanajuato y Aguascalientes; en los cuales se está dando una reconfiguración industrial acelerada con la intención de consolidar uno de los sectores altamente significativos, el sector automotriz. En Querétaro, el valor de las exportaciones en ese sector ha venido creciendo a razón de 20% anual desde 2009 y sólo en 2014, genero alrededor de 50 mil plazas en 350 empresas. Mientras Guanajuato refuerza la estrategia para lograr el crecimiento económico mediante la atracción de inversiones al captar más de 30% de los 22,600 millones de dólares de inversión automotriz que han llegado al país desde 2012 a 2014, y se estima que generaron 47,000 empleos durante 2014 (Álvarez, 2015)

Por esa misma razón, Aguascalientes se ha convertido en punto de referencia global de la industria automotriz, este sector influye y es importante porque representa el 30% del PIB estatal y la producción de 1.3 millones de unidades anuales lo posicionan progresivamente como el primer productor de autos en México, con lo que se consolida el impulso, creció por encima del promedio nacional y siguiendo esa dinámica, apunta a continuar creciendo. Si bien, pese a la disminución contemplada, la postura optimista apuesta a que el ritmo de crecimiento económico se mantendrá

¹² Las empresas japonesas instaladas en Lagos de Moreno son: Advics North América, Yasunaga, Nissin Kakou, Stanley, Miyazaki Seiko, Matsuo Industries, y Hajime. Las alemanas son Bader, Woco, Vorwek y PTE.

por encima de Guanajuato y Querétaro¹³, aún y cuando en el primero destacan importantes empresas como Volkswagen, Pirelli, honda y Mazda.

Cuadro 1 REGIÓN CENTRO BAJÍO DE LA REPÚBLICA MEXICANA INDICADORES DEL SECTOR MANUFACTURERO, 2018-2019								
Concepto	Valor de la Producción (Millones de pesos)				Personal Ocupado (Miles de personas)			
	Julio 2018	Julio 2019	Ranking Nacional	Variación Anual	Julio 2018	Julio 2019	Ranking Nacional	Variación Anual
Total México	660,685	685,321	-	3.7	4,315	4,380	-	1.5
Aguascalientes	18,717	22,715	11	21.4	84.3	86.1	14	2.1
Guanajuato	60,237	64,895	4	7.7	244.1	251.2	8	2.9
Querétaro	27,822	29,831	7	7.2	135.5	138.1	10	1.9
San Luis Potosí	30,373	28,227	8	-7.1	110.7	115.7	13	4.5

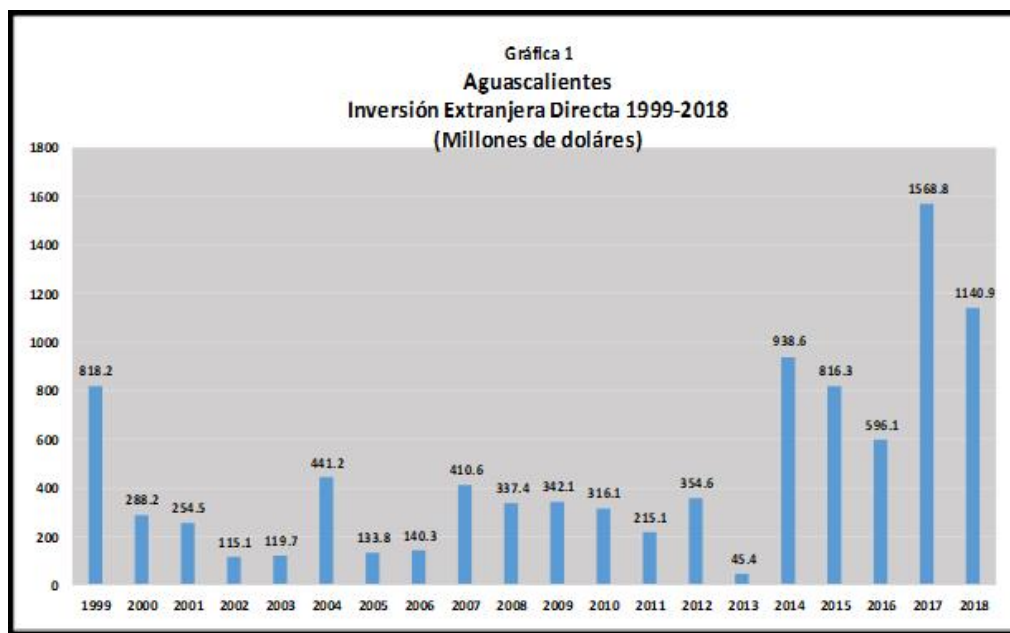
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera. Dirección Regional Centro Norte. Dirección de Estadística. México. 2019.

Los datos del cuadro 1 muestran el comportamiento de los estados considerados que integran de forma funcional la zona del Bajío, la información proporcionada por el buró de estadísticas y geografía, destaca el incremento anual del valor de producción a precios corrientes de las manufacturas en Aguascalientes (21.4%); situación que se atribuye directamente al comportamiento de la fabricación de equipos de transporte, el cual se incrementó en 24.6 por ciento y representó en el mes de julio el 79.6% del total de valor de producción manufacturera de la entidad. En contraparte, el comportamiento negativo en el descenso anual del valor de producción a precios corrientes de las manufacturas en San Luis Potosí (-7.1%); se atribuye al comportamiento de los subsectores de fabricación de equipos de transporte y fabricación de productos metálicos. Sin embargo, en términos de personal ocupado, las cuatro entidades que conforman la Región Centro Bajío presentan crecimiento anual, el mayor lo registra San Luis Potosí con 4.5 por ciento (INEGI, 2019).

El flujo de capital invertido es un fenómeno con particularidades para Aguascalientes. Mediante mecanismos de inversión, las empresas colocan capitales a largo plazo en diferentes países con el propósito de internacionalizarse y consolidar su hegemonía, a ese mecanismo se le denomina Inversión Extranjera Directa. Las premisas conceptuales bajo las cuales ha crecido rápidamente y se desarrolla el flujo de inversión extranjera, cuentan con la presunción de actuar -ese flujo-como promotor de financiamiento, si bien, una parte importante de las capacidades productivas pertenecen a empresas extranjeras, la pugna por atraer inversiones se justifica porque permite conformar estructuras productivas, representando después de todo, una fuente de riqueza para las economías receptoras, éste punto puede resultar polémico bajo esa óptica, por ejemplo, se puede cuestionar el real aporte de Nissan en Aguascalientes, misma que actúa como clúster en la interrelación que mantiene con sus empresas satélite, pero que al contar con un restringido padrón

¹³ No confundir con el crecimiento de la producción industrial, en el cual el volumen favorece en mucho a Guanajuato y Querétaro.

de proveedores locales, no integra un mercado regional de insumos y servicios, sino que obedece a un mercado extraregional.



Fuente: Registro Nacional de Inversión Extranjera (2018). Informe estadístico sobre el comportamiento de la inversión extranjera directa en México, (enero-diciembre de 2018).

Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, recuperado de:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/442866/Informe_Congreso-2018-4T.pdf.

Fecha de consulta 29 de junio de 2019.

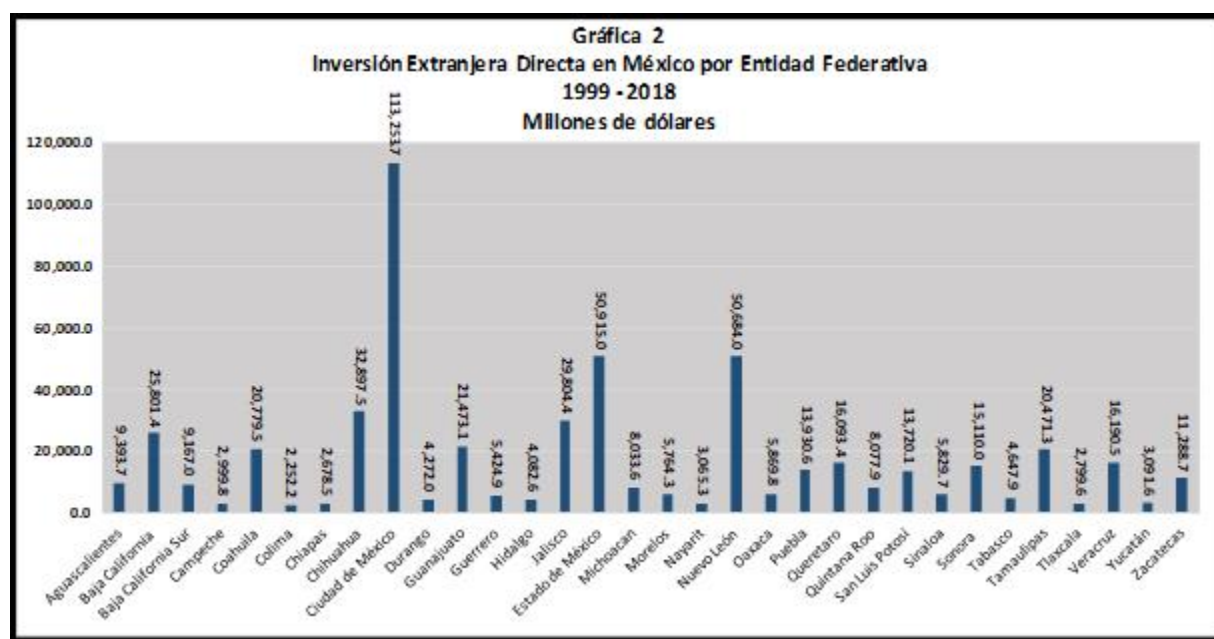
Durante el año 2002, el balance de la inversión extranjera directa (IED) destacó por ser sumamente bajo al presentarse en el estado 115.1 millones de dólares¹⁴, mientras que después de 1999, el mayor incremento se dio durante la primera década del siglo XX, en los años 2004 y 2007, coincidiendo con la expansión y acondicionamiento de áreas realizada por el sistema de empresas compuesto por Nissan y sus filiales, a partir de ese año, se perfila un corto periodo de estancamiento. Según el Registro Nacional de Inversión Extranjera (2018), el segundo año de menor capital invertido, fue 2013, Aguascalientes sólo registró 45.4 millones de dólares por inversión directa proveniente de otros países. Con excepción de esos dos años, desde 1999 el monto invertido anualmente ha sido equivalente o superior a 120 millones de dólares. Ahora bien, de 1994 a 1998, el acumulado de la IED en Aguascalientes fue de 177.6 millones de dólares¹⁵. La mayor IED que recibió Aguascalientes hasta ese momento fue de 1999 a 2004, ingresaron al estado 2,036.9 millones de dólares por ese concepto. Durante el periodo 2005-2010 el flujo de capital disminuye, se invirtieron 1,680.2 millones de dólares. Ese monto de inversión extranjera registrado en el periodo, refleja la expansión de la Planta automotriz Nissan para la fabricación de un nuevo modelo. A pesar de ello, se observó la disminución de la Inversión Extranjera Directa entre 2005 y 2006.

¹⁴ Posiblemente por relocalización de capital hacia otro estado o país, o bien por falta del interés suficiente por invertir capital en nuestro estado.

¹⁵ Consulta en [Http://www.desdelared.com/articulo](http://www.desdelared.com/articulo) sobre la inversión en Aguascalientes.

En el siguiente periodo, se incentivó sustancialmente el flujo de capital, ascendiendo en total a 2,966.1 millones de dólares (mdd) captados de 2011 a 2016¹⁶. Datos gubernamentales, muestran que para el año 2011 la IED aún no se recuperaba en la entidad, pues fue de tan sólo de 215.1 millones de dólares¹⁷, y en la región, es superado por Jalisco con 629.39 mdd y Guanajuato con 263.53 mdd (Lozano, 2012: 28). Como se señala, en general el flujo final de capital durante 2011-2016 se recupera notablemente al incrementar su volumen con respecto al ciclo anterior, en una cantidad que puede ser superada en los próximos años, pues la tendencia muestra durante los años 2017 y 2018 una captación de 2,709.7 mdd.

La inversión, recurrentemente se concibe como abundante y en constante incremento, la realidad refleja otra situación, la gráfica 2 muestra el desempeño del año 1999 al 2018; de los 539,868.4 millones de dólares (mdd) recibidos en México, Aguascalientes captó solamente 9,393.7 millones de dólares, esto es sólo 1.7% durante el periodo. En ese periodo, 19 entidades del país recibieron un monto mayor de inversión extranjera directa al de Aguascalientes, los datos muestran que el Distrito Federal y Nuevo León recibieron la mayor parte del flujo de inversión. De acuerdo a la fuente oficial, en relación a los estados en la región, en 19 años Colima recibió el monto de IED más bajo (2,252.2 mdd). Jalisco con 29,804.4 millones de dólares fue el estado más atractivo de la región para la IED, seguido de Guanajuato (21,473.1 mdd), Querétaro con 16,093.4 mdd; San Luis Potosí con 13,720.1 mdd y en quinto lugar Zacatecas (11,288.7 mdd).



Fuente: Registro Nacional de Inversión Extranjera (2018). Informe estadístico sobre el comportamiento de la inversión extranjera directa en México, (enero-diciembre de 2018).

Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, recuperado de:
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/442866/Informe_Congreso-2018-4T.pdf.

Fecha de consulta 29 de junio de 2019.

¹⁶ El VI informe de gobierno consigna en el lugar 20° a Aguascalientes con una inversión acumulada de 2,471.31 mdd. (2016: 66).

¹⁷ La misma fuente indica que de enero a junio de 2012, la IED sólo fue de 33.98 mdd.

La perspectiva optimista para Aguascalientes en relación al impacto que significa el capital trasnacional en la recuperación del crecimiento económico, se presenta en el 2012, año en que el monto de la inversión japonesa rebasó todas las expectativas. Recordemos que Japón es el principal inversionista extranjero en nuestro país¹⁸ y había colocado a Aguascalientes como líder nacional, al captar el 25% de la inversión extranjera (2,129 millones de dólares pactados), principalmente en la rama automotriz.

El proyecto gubernamental, impulsó el desarrollo permitiendo la ampliación de la cadena de suministro para la rama automotriz, así la segunda planta Nissan en Aguascalientes (tercera en el país) inició su construcción en julio de 2012, en un área de 480 hectáreas, más del doble que el primer complejo establecido en 1982; produce en su primera fase 175 mil vehículos, en un centro de manufactura que abarca 220 mil metros cuadrados. Además, el diseño del complejo busca la sinergia entre los actuales complejos de producción, entre Nissan I, localizado a siete kilómetros de distancia y el segundo complejo Nissan, así como plantas adicionales que serán desarrolladas en fases subsecuentes a lo largo del eje norte sur del estado, a manera de réplica de la industria instalada.

El crecimiento de la industria automotriz es significativo dado que la inversión extranjera directa contabilizada para el estado ha crecido de forma exponencial, en 2013 se pactaron 665.9 mdd, creciendo 52% con respecto a la registrada en 2012 y 300% en relación a la captada en el año 2011. Sólo el capital invertido, de origen japonés ascendió a 465.4 mdd en la entidad, es decir, el 32% del total proveniente del ese país invertido durante 2014, capital en continuo flujo, por ejemplo, en diciembre de 2014 se colocó en la cuarta etapa del Parque Industrial de San Francisco de los Romo, con una inversión de 741 millones de pesos, la primera piedra de la empresa nipona número 74 instalada en Aguascalientes, Mabucchi Motor México. De la misma manera se registraron inversiones por 125 millones de dólares, para integrar nuevos distribuidores y cadenas de suministro de hasta quinta generación, puesto que durante el año 2014, llegaron a Aguascalientes 450 millones de dólares de nuevas inversiones independientes a la nueva planta de Nissan¹⁹.

La Inversión Extranjera Directa (IED) registrada durante los 2017 y 2018 suma 2 mil 709.7 millones de dólares. De acuerdo con datos de la Secretaría de Economía para Aguascalientes al cuarto trimestre de 2018, la IED registrada fue de mil 140.9 millones de dólares, ubicándose en el noveno lugar de los estados con mayor flujo de IED en México. La cual representa el 91% de toda la inversión extranjera registrada durante el periodo 2010-2016, que llegó a 2 mil 966 millones de dólares. De la inversión ejercida en 2018 destaca un 54% de origen japonés, 17% procedente de Estados Unidos, 13% alemana, mientras que 16% corresponde a capitales de procedencia española, coreana, italiana, británica y china (Martínez, 2019). En materia de inversión, Japón es el aliado más importante para el crecimiento económico del estado. 119 empresas han invertido en la entidad más de 2,000 millones de dólares, pero son cinco las principales empresas japonesas que en conjunto proveen más de 38,000 empleos en el estado, destacando Nissan con 21,800 empleos, en segundo término se ubica Tachi-S con 5,360 empleos, el tercer sitio corresponde a la empresa Jatco con 3,896 empleos, el cuarto principal generador de empleos resulta ser Calsonic Kansei

¹⁸ Para agosto de 2012, Japón es el principal inversionista en México con 2,416 millones de dólares, seguido de Estados Unidos con 1,438 Millones de dólares, Argentina 747 y España con 735 (Rodríguez, 2012:11).

¹⁹ En mayo de 2014, Cooper Standard inició su tercera fase de expansión con una inversión de 58.5 millones de pesos, generando adicionalmente 150 empleos a los 780 que ya ofrecía, fortaleciendo así la cadena local de proveeduría del sector automotriz.

(3,600 empleos), y la quinta compañía generadora de fuentes de trabajo es Unipres con 3,380 empleos (ROY, 2019).

Las áreas industriales en teoría buscan el ordenamiento de los asentamientos fabriles y la desconcentración de las zonas urbanas y conurbadas, proporcionar condiciones idóneas para que la industria opere eficientemente y se estimule la productividad. Además, coadyuva a las estrategias de desarrollo económico de la región. Se destaca la importancia de los parques industriales porque estimulan el establecimiento de empresas industriales en áreas que requieren generar desarrollo y por ende empleos y bienestar social y económico. Los postulados orientan a sostener su importancia porque contribuyen al desarrollo regional, atrae la inversión extranjera directa (IED), actúa como catalizadores para el nacimiento de nuevas empresas, son focos de atracción para empresas ya consolidadas, contribuyen a la generación de empleos, favorecen la transferencia de tecnología y, favorecen el reordenamiento territorial a partir de la comercialización industrial e impulsar la producción. La confirmación de la segunda etapa de Nissan, generó un impacto industrial en el entorno para integrar la cadena de proveeduría.

Entre los recientes complejos instalados, se encuentra el parque industrial de logística automotriz sincronizado como parque de proveedores²⁰, también a un lado de Nissan II, el grupo FINSA aprovechando su posición estratégica, oferta desde junio del año 2014, infraestructura para habilitar un complejo industrial con amplias avenidas con drenaje pluvial, iluminación a base de innovación solar, suministro de agua, gas natural, electricidad y tratadora de aguas residuales. La estructura industrial en crecimiento se asegura de mantener el movimiento y la organización del aparato productivo, además, en ésta área especializada se reafirma la premisa del modelo en el cual, globalización y reestructuración territorial interactúan estrechamente, ahí se instalan numerosas ensambladoras, maquiladoras y sus proveedores que atenderán los requerimientos de la industria automotriz, el efecto evidente en la zona es la paulatina reestructuración territorial, actuando como eje de este proceso la carretera federal 45 o panamericana, misma que se convierte en enlace del corredor automotriz con la región centro de México.

A su vez, como estructura adjunta, en una superficie de 72 hectáreas y por supuesto, áreas habitacionales se incorpora el centro de distribución vehicular que integra una infraestructura en vialidades equivalentes a 14 Km. cuya capacidad permite embarcar diariamente, para exportar por el puerto de Veracruz 65,648 unidades, principalmente hacia Estados Unidos, Brasil y Puerto Rico, y otras 220,181 a través de Piedras Negras y Ciudad Juárez. Por su parte, con el propósito de complementar la cadena productiva de integración nacional, el gobierno municipal proyecta la construcción de un parque productivo destinado a micro, pequeñas y medianas empresas, es decir, empresas de proveeduría local formalmente constituidas, con capital modesto, pues en todo el corredor automotriz se carecía de parques para pequeñas y medianas empresas (PYMES)²¹, por ello se ofertó el micro parque con 100 lotes, en una superficie de 12 hectáreas (Obregón, 2015: 2). Algunos meses después se amplía el proyecto a una superficie de 35 hectáreas.

La necesidad que sustenta su ejecución se basa en que la industrialización espectacular en el estado, en realidad es un proyecto exógeno, por ejemplo, el 90% de la industria instalada en el estado, corresponde a micro, pequeñas y medianas empresas, es decir, el volumen de la gran inversión se encuentra en pocas empresas de origen extranjero, mientras una gran cantidad de

²⁰Denominado Douki, Seisan Park (DSP). Inaugurado el 3 de abril de 2014, contó con una inversión de 57 millones de dólares y alberga a proveedores como SANOI, Tachi-s y Posco MAPC.

²¹ El primer parque pyme se ubica en el oriente de la ciudad.

empresas operan con procesos y capitalización de corto alcance. Dicho de otro modo; Una sola empresa (Nissan), se desempeña como el eje que dinamiza todo el ámbito socioeconómico de Aguascalientes y asume la reestructuración en función a su lógica productiva. Por lo cual se pretende no sólo ser simplemente manufactureros, sino desarrollar diseños originales o consolidar la integración local de proveedores, que fructifiquen bajo el impulso de la industria automotriz.

La preferencia del capital japonés por el Estado de Aguascalientes es evidente, en 2013, basado en la premisa de reducir costos e impulsar tecnologías, la misma Nissan, en asociación por partes iguales con Renault y Daimler²² prometen una nueva inversión de 1,360 millones de dólares para construir una tercera unidad productiva de Nissan, pero orientada a la fabricación de modelos Infiniti (en operación desde 2017) y Mercedes-Benz (en 2018). Así, en septiembre de 2015, los medios locales dan cuenta del inicio en la construcción de la tercera planta Nissan en Aguascalientes destacando la importancia de la alianza denominada Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes; "COMPAS" por sus siglas en inglés. Es decir, en conjunto crean una empresa nueva, la cual por sus características es hasta ahora, novedosa. La nueva planta construida sobre el camino al aeropuerto internacional de la ciudad de Aguascalientes, es contigua al actual complejo Nissan II, tiene una capacidad anual de 300,000 vehículos, se espera en el año 2021, esta planta genere 5,700 empleos directos y alrededor de 10,000 indirectos.

Por su parte, los corporativos japoneses Toyota y Mazda no se rezagan, recientemente dieron a conocer una alianza de largo plazo para determinar proyectos conjuntos que emprenderán en el futuro próximo, así mismo generarán sinergias para mantener su proyecto de reducción de costos en fabricación y para impulsar el desarrollo de nuevas tecnologías que beneficien a ambas, por ejemplo el desarrollo de todo de motores más eficientes.²³ Como parte de la asociación estratégica²⁴, Toyota decidió instalar una línea de producción en el complejo que Mazda tiene en Salamanca, Guanajuato. A su vez, anunció que invertirá mil millones de dólares para la instalación de una planta que se ubicará en el municipio de Apaseo el Grande, donde producirá anualmente, a partir de 2019, 200 mil vehículos del modelo Corolla, para lo cual contratará a dos mil personas. Para incrementar su capacidad de producción, Toyota destinó una inversión de 100 millones de dólares, se espera producir 50 mil unidades de un nuevo modelo subcompacto de las cuales 42 mil se venderán en Estados Unidos. La alianza es sólo en la producción conjunta del modelo subcompacto, en el mercado ambas empresas se mantienen independientes como competidores con sus estrategias de mercadotecnia, precios, distribución y venta.

Recordemos que detrás de la fabricación, el armado o producción, el real objetivo del sistema es el consumo de mercancías²⁵, así, esta evidencia, confirma que la contienda comercial en el nuevo orden internacional no se genera entre la producción aislada, por lo cual la lucha ahora es entre cadenas productivas, las cuales apuntalan el mercado externo del proceso globalizador,

²² Inversión conjunta que representa una alianza estratégica importante en la industria automotriz .

²³ La alianza Toyota-Mazda fue autorizada por la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece) el 25 de agosto de 2014 y contaba como plazo para llevarla a la práctica en febrero de 2015.

²⁴ Ambas firmas ya cuentan con alianzas tecnológicas y de fabricación. Mazda tiene licencia para usar la tecnología híbrida de gasolina y electricidad de Toyota y pronto comenzará la producción de un sedán pequeño basado en su modelo Mazda 2 para la marca juvenil Scion de Toyota.

²⁵ Por ejemplo, la comercialización de autos en México por marca durante 2015 fue encabezada por Nissan, siendo las primeras diez en orden de mayor a menor, las siguientes: Nissan con 347,124 unidades; GM con 256,150 unidades; Volkswagen con 179,113 unidades; FCA con 103,052 unidades; Ford con 87, 523 unidades; Mazda con 57, 394 unidades; Seat con 24,148 unidades; Renault con 24,320 unidades; Audi con 14,147 unidades y en décimo sitio Kia con 11,021 unidades.

estando en el debate la discusión conceptual de Krugman, al establecer como factor ordenador del mercado y del territorio la competencia entre empresas, mientras en oposición, para Porter la competencia es entre ciudades, es decir territorios.

El corredor industrial automotriz del sur de Aguascalientes, ratifica la manera en que se vincula el proceso urbano al desarrollo de la industria automotriz, regida por el principio de la lógica del mercado y de la ganancia que impulsa el movimiento de las personas y de las mercancías, para su circulación espacial por las vías de transporte²⁶ en su dinámica expansionista²⁷, pues "la mercancía no es mercancía hasta que no está en el mercado", así, la producción mercantil capitalista determina fundamentalmente el proceso de urbanización (Mungía, 2007: 115). Con esta estrategia y a pesar de su minúsculo tamaño, Aguascalientes (o propiamente dicho, el corredor automotriz que atraviesa el estado en el eje norte-sur) se posiciona como polo de desarrollo pues exportará cerca del 20% de la producción automotriz que se venda en Estados Unidos, Brasil y Europa²⁸.

El nuevo esquema territorial permite a la ciudad una funcionalidad en los recorridos, traslados y centralidad elevada en la organización del espacio; en el radio de accesibilidad a partir del núcleo central de Aguascalientes ubicamos una constelación de plantas y parques industriales de alta tecnología, la mayoría en el eje norte-sur, por ejemplo, hacia el sur, ciudad industrial se encuentra a una distancia de 6 Km., al igual que Sensata y Texas Instruments. Nissan I a 8 Km., Jatco I a 9 Km. y Nissan II a 15 Km. El parque industrial del valle de Aguascalientes (PIVA) a 10 Km. hacia el norte, un poco más allá, a 22 Km. se encuentra el parque industrial de San Francisco de los Romo, TRW a 10 Km., a 7 Km. está Moto diesel Mexicana, Fextronics se ubica a una distancia de 9 Km., Kantus Mexicana, Robert Bosch y Calsonic Mexicana (PIVA) a 10 Km., Calsonic Mexicana en el Parque I de San Francisco de los Romo y Cooper-estándar Automotive Sealiling de México a 22 Km; Yorozu se ubica a una distancia de 24 Km., todas orbitando alrededor de la centralidad que ejerce la ciudad de Aguascalientes.

La reestructura territorial implica la nueva organización de la misma ciudad y viceversa. De esta forma, confirmamos como la industria automotriz, se convierte en extensor del área urbana mediante procesos de especulación inmobiliaria y catalizador de la integración regional. La tendencia es reproducir el modelo que se observa desde el tramo León-Silao, en Guanajuato. En términos generales, se construye una unidad geográfica articulada por una estrategia general, asumida conjuntamente por empresas transnacionales, con el propósito de continuar la secuencia espacial del Clúster industrial Automotriz del Bajío constituido por empresas que proporcionan a las grandes marcas los componentes e insumos que requieren, contextualizando una escala territorial geoeconómica del aparato productivo logístico comercial, pero, a su vez, exigiendo una mayor participación de los estados y municipios hacia un desarrollo económico regional, con lo cual se crean las condiciones más óptimas bajo un horizonte de ciudad-región-global (Moreno, 2016: 20).

Mientras Estados Unidos es uno de los principales demandantes de bienes y servicios provenientes de México, nuestro país se afianza como el principal manufacturero de Japón, así, en

²⁶ En junio de 2014 la aerolínea Transportes Aéreos Regionales inició operaciones de carga y transporte de pasajeros para atender la conectividad en la región centro del país con la ciudad de Monterrey, ruta pensada principalmente para desplazar a los empresarios y sus mercancías.

²⁷ Prueba de ello es que la mayor parte de la producción automotriz que se exporta, no es producida en Aguascalientes, sólo se ensambla.

²⁸ Hasta Octubre de 2015, Nissan representa 78% del comercio internacional desde Aguascalientes.

relación a las bondades que ofrece nuestro estado, el presidente de administración del consejo de Daimler AG y el líder de Mercedes Benz Autos, señalan que entre las razones por las cuales fue seleccionado Aguascalientes, cuenta con el beneficio logístico que representa la capacidad del mercado de América del Norte²⁹. La anterior declaración confirma que para decidir el destino de la inversión las empresas multinacionales evalúan una larga lista de factores y la decisión final es filtrada por un complejo proceso de aprobaciones de sus corporativos, siempre con la lógica de obtener las mejores condiciones de operación y dividendos de capital.

La Inversión Extranjera Directa mayoritaria en Aguascalientes como vemos, es realizada básicamente por dos naciones: Japón y Estados Unidos y se enfoca principalmente en manufactura de productos metálicos, maquinaria y equipo (en el cual se clasifica el sector automotriz), si bien, Para el año 2014 suman más de 130 empresas de 27 países, se estima que se produce un auto cada 38 segundos (Maza: 2) con lo cual Aguascalientes se perfila como octavo productor mundial de automóviles y el cuarto exportador de vehículos a nivel internacional (Lozano, 2014:14). En 2016 se reportan 145 megaproyectos de inversión extranjera en Aguascalientes.

En el caso de Japón, para sus empresas resulta estratégica y práctica la inversión en México por lo que planean ampliarla, pues el tránsito por el océano pacífico facilita enviar y traer productos a bajos costos de flete y les conviene estar en México por la conectividad con el gran mercado que tenemos de vecino, es así, que se cuenta para el año 2016 con el compromiso de nuevas inversiones por un monto inicial de 242 millones de dólares (Rodríguez, 2015: 4A), por lo que Aguascalientes continúa atrayendo la atención del capital japonés. La desventaja latente reside en que si Japón o los mercados que atiende llegan a presentar alguna crisis, nosotros sufrimos las consecuencias directas e indirectas, pues técnicamente lo que en realidad ocurre es que sólo hemos cambiado del país del cual dependemos.

La mayoría de los países han visto altos niveles de volatilidad en sus mercados de valores, y los rendimientos de los bonos en países altamente desarrollados han caído. Incluso si las condiciones no condujeran a una recesión, el hecho de que los mercados piensen que puede haber uno da como resultado el pesimismo generalizado que puede causar uno (Serrano, 2019). En ese contexto, un tema recurrente es relacionado a la incertidumbre que recae sobre el dinamismo de la industria asentada en nuestro país, debido a que aún no se contaba con la certeza de si México confirmaría el nuevo tratado comercial (T-MEC) con sus socios comerciales de Norteamérica; Estados Unidos y Canadá, lo que mantiene en relativa duda el flujo de la Inversión Extranjera Directa (IED) hacia México. Ya fue avalado por el Senado de México y confirmado por los congresos de Estados Unidos y Canadá, el tratado se firmó recién apenas para entrar en vigencia desde el 1 de julio de 2020. La estrategia tiene como objetivo en estos países proteger los empleos de sus trabajadores, evitando que las armadoras se muden a México buscando mano de obra barata, como la que encuentran en Aguascalientes. Esta circunstancia se integraba como parte de las consideraciones sobre la demora en la firma del nuevo tratado de libre comercio T-MEC.

Si bien, fue real el retraso en la firma del nuevo tratado comercial en América del Norte, los flujos de capital privado seguirán siendo moderados hasta que la incertidumbre económica y comercial mundial se disipe y la aversión al riesgo global se modere (Ortiz: 2019). El panorama

²⁹Dado que México depende en gran medida del ciclo económico del país vecino e impulsadas por la demanda en Estados Unidos, en el primer cuatrimestre de 2014 la producción de las armadoras en México fue de 1'022,762 unidades, de las cuales 808,532 (82.9%) se envió al exterior, posicionándolo como el octavo productor mundial de automóviles y el cuarto exportador (Reforma, 2014: 8)

continúa optimista y alentador, pues a pesar de esa situación, Aguascalientes refleja la confianza existente de los corporativos en su territorio. El capital invertido de procedencia extranjera en 2017 fue de 1568.8 mdd y al término del año 2018, la entidad acumuló 1,140.9 millones de dólares (mdd) provenientes de capital extranjero, con lo que se acumulan 2,709.7 millones de dólares de Inversión Extranjera Directa direccionados hacia Aguascalientes en los últimos dos años.

La industria automotriz es el principal receptor de inversión extranjera directa en el país; contribuye con el tres por ciento del PIB nacional y ha posicionado a México como el séptimo productor mundial de vehículos, el quinto de autopartes y el primero de América Latina en ambos rubros. Se trata de una actividad económica cuya cadena de valor en el territorio nacional involucra a 24 estados del país, con 1.9 millones de empleos directos e indirectos, así como impactos en 157 actividades de la industria manufacturera, el comercio y los servicios. (LJAa, 2018). Se destacan los retos actuales, como el lugar 27 a nivel nacional que ocupa en diversificación económica, es decir, de los menos diversificados y más dependientes de una industria, en este caso, la automotriz; la Inversión Extranjera Directa en 2017 registró más de mil 312 millones de dólares, con un crecimiento de 133 por ciento anual, el más alto del país y un récord para el estado (IMCO, 2018).

Aguascalientes exporta la mitad de lo que produce (49.3%) y el 77% de ese volumen participa en las exportaciones con a autopartes, autos y equipo de transporte. Se pagan insumos y se exportan manufacturas en dólares, pero a la mano de obra la conservan en pesos. De ubicarse en 20 dólares el salario promedio de cotización en el IMSS para el 2013, en el 2017 este mismo indicador bajó a 13 dólares; el equivalente a una pérdida de 7 dólares diarios por trabajador (IMCO, 2018).

Los datos aportados por Almanza revelan que la actividad económica en los estados del Bajío se ha mantenido constante. El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), indica que en julio–septiembre de 2018 la economía de Aguascalientes reportó un crecimiento anual de 5 por ciento, el segundo mayor a nivel nacional. En tanto, San Luis Potosí y Querétaro registraron un avance de 3.7 por ciento y 3 por ciento en el período, respectivamente; Guanajuato presentó una variación de 0.4 por ciento. Ahora bien, por sector de actividad, los datos analizados contrastan la tasa de crecimiento económico anual de 6.8 por ciento, en el tercer trimestre del año 2018, en el sector terciario en Aguascalientes; mientras que San Luis Potosí presentó un avance de 3.8 por ciento, en el lapso; de 3.7 por ciento en Querétaro, y de 1.6 por ciento en Guanajuato. En relación al sector industrial, tuvo un crecimiento de 2.9 por ciento anual en Aguascalientes, en el tercer trimestre de 2018; de 2.1 por ciento en Querétaro, y de 1.9 por ciento en San Luis Potosí (Almanza, 2019).

En Aguascalientes 42 mil 240 trabajadores ganan menos de un salario mínimo, es decir, no alcanzaban a percibir 88.63 pesos al día (4 dólares), de los cuales 70.8% son mujeres. Quienes ganan entre uno y dos salarios mínimos suman 149 mil 143 personas en el estado, de 2 a 5, 150 mil 504, de 5 a 10 salarios 12 mil 102 y más de 10 salarios mínimos solo mil 982 (Alan, 2018). Si bien, a partir de enero de 2019, el Gobierno Federal incrementó el salario mínimo en México a 102 pesos al día, alrededor de 5 dólares. Aguascalientes aportó al país el 2.5 por ciento de las exportaciones manufactureras, que lo ubican en la octava posición nacional. En el 2018 las exportaciones manufactureras de Aguascalientes, fueron equivalentes a nueve mil 618 millones de dólares, es decir, un 22.8 por ciento de incremento anual respecto al 2017, que lo ubicó en la octava posición nacional (Sedec 2019). El 82 por ciento de las exportaciones manufactureras de la entidad corresponden a la fabricación de equipo de transporte, once por ciento a la elaboración de equipo de computación, comunicación, medición y de otros equipos, componentes y accesorios

electrónicos; el siete por ciento restante corresponde a subsectores, tales como el agroalimentario, textiles, maquinaria y equipo, así como productos metálicos, entre otros.

En promedio se han exportado más de ocho mil 700 millones de dólares anuales durante 2017 y 2018, periodo en el cual, también las exportaciones per cápita aumentaron a siete mil 328 dólares, con lo que se logró sumar dos veces más que el promedio nacional que es de tres mil 241 dólares; lo anterior significa que de entre los estados de la región Bajío, Aguascalientes reportó exportaciones per cápita más altas, seguido por San Luis Potosí, Querétaro y Guanajuato (Sedec, 2019).

La Región Bajío (Aguascalientes, Guanajuato, Jalisco, Querétaro y San Luis Potosí) cuenta con 142 plantas automotrices entre las que destacan: GMC, BMW, Honda, Mazda, Nissan, Mercedes Benz, Infiniti y Toyota. La industria automotriz en Aguascalientes, sigue tomando fuerza, y aunque ha encontrado nuevos retos como las negociaciones del tratado México-Estados Unidos-Canadá (T-MEC) que muestra un panorama opaco, el sector industrial deja la incertidumbre atrás; los datos muestran un desempeño regional favorable. Aporta el 4.4% al PIB automotriz mexicano, 19 % del PIB estatal pertenece al sector automotriz, 35 plantas representan el 25% de las instaladas en la región, durante 1999 a 2018 fueron invertidos en Aguascalientes 9,393.7 mdd de IED, de los cuales 5,100 mdd corresponden a capital relacionado a promover la manufactura automotriz (Líder, Sedec, 2018).

En cuanto a los empleos formales, se estiman alrededor de 43,000 empleos directos sólo en materia automotriz, mientras en relación a la cantidad total de empleos generados por la actividad económica formal, el mejor año para Aguascalientes en materia de generación de nuevos empleos fue el año 2016, con una cantidad de 18, 248, muy por encima de lo registrado en 2013, que fue de 12, 731 empleos. Si bien, en 2014 se incrementan a 14,607, para disminuir el siguiente año a 14,075 nuevos empleos generados en 2015. Los cuales nuevamente incrementan a 15,331 en 2017. Otro dato importante son los asegurados ante el Instituto Mexicano del Seguro Social en Aguascalientes, el cual señala que al mes de septiembre de 2018 había 322, 308 trabajadores que contaban con seguridad social y atención médica. (Líder, Sedec, 2018).

La balanza comercial es uno de los rubros a los que mejor refleja la dinámica en que se encuentra en el ámbito productivo. Se presentaba un panorama favorable para el periodo 2013-2018 al preveer alcanzar una meta de 48, 137 mdd por exportaciones, un avance del 57% respecto a lo contabilizado durante el periodo 2006-2012 que fue de 30, 669 mdd. El comportamiento anual de la balanza comercial se visualiza en el cuadro

Año	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Balanza Comercial	6,719	8,408	8,418	7,792	8,650	8,200
Generación de Empleos formales	12, 731	14, 607	14, 075	18, 248	15, 331	17, 176
Fuente: Líder Empresarial (2018). Aguascalientes y su industria automotriz. ¿Qué representa ante el mundo? Aguascalientes México. Noviembre, p. 6 y 7.						

Ahora se observa que el flujo de inversión extranjera directa acumulada que Aguascalientes recibió en el periodo 2013 - 2018 fue de 5,105.82 mdd (IED), esta cifra representa un alza de 158% sobre el registrado durante 2007-2012, cuando ingresaron 1,975.9 mdd de capital extranjero. En conjunto se ha impulsado la Alianza Bajío-Occidente (ACBO) integrado por un bloque regional de 25 millones de personas, que ha establecido un plan de trabajo y soluciones en cuestiones de medio ambiente, desarrollo social, economía y educación. Agrupa a los 5 estados con el mayor crecimiento económico de México. Tiene el objetivo de convertirse en la región con mayor Índice de Desarrollo Humano de Latinoamérica y posicionarse como una de las de mayor competitividad y bienestar social a nivel global

Es evidente que son las multinacionales quienes promueven el desarrollo tecnológico y el empleo directo e indirecto, además el capital japonés en Aguascalientes ha impulsado el incremento de empresas y población, provenientes del país asiático, por eso, ahora la inversión tiene como principal característica un perfil asiático. El impacto social de la IED se puede observar en la progresiva "orientalización" en algunos aspectos del consumo cultural, por ejemplo, el mercado de autos japoneses y los restaurantes de comida oriental, principalmente china y japonesa, en contraposición por ejemplo a los clásicos representantes del proceso globalizador: McDonald's, Burger King, Kentucky Fried Chicken, Carl's Junior y pizzerías de franquicia estadounidense, que si bien se encuentran presentes, no son numerosos, y observan una distribución estratégica para distribuirse el mercado. El motor en la economía contemporánea se basa en la competitividad para atraer y conservar inversiones no especulativas, a la par de orientar el marco del comercio reglamentado en el nivel nacional para que se armonice internacionalmente, de nada sirven los tratados de libre intercambio comercial si un país no tiene nada que exportar, al no ofrecer nada, no puede competir en calidad, en precio ni en volumen con sus pares comerciales. (Oppenheimer, 2007: 21).

El balance hasta 2018 muestra condiciones que alientan y se presuponen optimistas al proponer al territorio estatal como plataforma de proyectos de productividad, crecimiento e innovación, contabilizándose hasta esa fecha, más de 145 empresas de 27 países que posicionan paulatinamente el estado como centro neurálgico de este sector, al cual pertenecen la mayoría de los 43,967 nuevos empleos que se han generado durante el periodo actual, lo que representa un crecimiento de más del 90.2% en relación al periodo 2005-2010 (23,118) y 73% más que entre 1999 y 2004 (25,341). Bajo este esquema de mayor producción, y destacando que el 83% de lo que produce el sector automotriz se exporta, es lógico suponer el fortalecimiento del Aguascalientes competitivo para destacar como centro estratégico de la industria automotriz, ya no en el nivel nacional, sino posiblemente orientado a trascender en el contexto internacional³⁰, "porque la economía global es un tren en marcha, en el que uno se monta o se queda atrás" (Oppenheimer, 2007: 20). Así, Aguascalientes aprovecha la inversión global, la cual incide en una dimensión geográfica que excluye del juego territorios (como el Llano) menos favorecidos que los del valle central, cuyos municipios que lo integran conforman una "región natural" beneficiada por los intereses internacionales del flujo de capital, con lo cual en términos regionales se reproduce

³⁰ Si bien, la pugna por atraer capitales no resulta fácil, por ejemplo, La jornada digital informa que la empresa BMW el dos de julio del presente año anunció desde Frankfurt la inversión en San Luis Potosí de alrededor de mil millones de euros para construir su primera fábrica en México la cual operaría a partir de 2019. (<http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2014/07/02/bmw-construira-planta-de-autos-en-mexico-con-una-inversion-de-mil-mde-1277.html/#>)

la recurrente y enorme desproporción de servicios, acrecentando la disparidad de territorios que conviven entre la marginación y el desarrollo.

Para concluir

Actualmente, el establecimiento de empresas industriales incrementó los niveles de inversión producción y empleo, pero no elevó las retribuciones de la clase trabajadora, por lo cual no se puede asegurar que se haya logrado un desarrollo regional pleno. Las nuevas empresas y la ampliación o expansión de las ya instaladas en el territorio estatal, impactan de manera directa el desarrollo de los sectores económicos en la región, e incluso trasciende más allá de ese ámbito y se integra una zona subnacional industrializada importante, luego de que en conjunto con Guanajuato, -donde se han instalado otras armadoras- se conforma un corredor propicio para la fabricación y armado de automóviles, piezas y refacciones adicional a la localización de proveedores de componente y autopartes ubicados en San Luis Potosí, Querétaro, Estado de México, Puebla y Morelos.

Desde esta configuración se plantea que Aguascalientes juega un papel relevante en el contexto estatal, regional y nacional al establecer la relación entre globalización, industrialización y desarrollo dentro del marco de las relaciones de los mercados externos e interno estructurados propiamente sobre la organización territorial, pues tiene como característica principal las interrelaciones entre variables demográficas, urbanas e industriales, lo cual traduce, el surgimiento de una estructura urbana con influencia regional, la cual se ha consolidado como centro industrial y de negocios de los más importantes del país, generado una infraestructura industrial de primer nivel, al contar con parques industriales de altas especificaciones que han atraído a un buen número de inversionistas tanto nacionales como extranjeros.

Bibliografía

- Almanza, L. (2019) Aguascalientes lidera en Bajío crecimiento económico. El Financiero, 30 de enero. México. https://elfinanciero.com.mx/bajio/aguascalientes-lidera-en-bajio-crecimiento-economico?fbclid=IwAR0eXoMaOe-A_wmGw2c-vz2-axQcN6Hnm7Wdvy0HFfA_ACwtDgt_Qe0SP50
- González, C. (2016) "Nissan exporta a 50 países". En Hidrocálido, Aguascalientes, 19 de abril, p. 6.
- Gutiérrez, P. (2016) Política pública y relaciones industriales en Aguascalientes (1995-2014). Plaza y Valdés editores. México, 183 p.
- Horta, F. (2019) Eligen a Guanajuato los principales CEOs. AM. León, Guanajuato. México. 06 de octubre. p. A2.
- Instituto Mexicano de la Competitividad IMCO (2018) Aguascalientes Segundo Lugar Nacional en Competitividad: Palestra 5 de marzo. Aguascalientes, México <http://www.palestraaguascalientes.com/ags-segundo-lugar-nacional-en-competitividad-imco/>
- Líder Empresarial (2018) Aguascalientes y su industria automotriz ¿Qué representa ante el mundo? Aguascalientes, México. Noviembre, SN p. 6 y 7.

- LJAa (2018) Encabeza Aguascalientes la Cumbre Nacional de la Industria Automotriz. Redacción 30/10/2018 www.lja.mx/2018/10/encabeza-aguascalientes-la-cumbre-nacional-de-la-industria-automotriz/
- Lozano, C. (2014) "Cuarto Informe de Gobierno", Gobierno del Estado, Aguascalientes. México.
- Martínez, L. R. (2019) Aguascalientes, en el top 9 de estados con mayor inversión extranjera directa. BI Noticias 6 marzo. Aguascalientes, México. binoticias.com/nota.cfm?id=49706&t=aguascalientes-en-el-top-9-de-estados-con-mayor-inversion-extranjera-directa&fbclid=IwAR0AMHhs47XQc1QqPKy2YVvy6ErrqJW4Nd9KAV_0KDFiEUQXxB8jVj-_o2t8
- Moreno, T. (2015) Plan maestro del corredor logístico industrial automotriz del Bajío Quivera [en línea], 17 (enero-junio): [Fecha de consulta: 12 de febrero de 2016] Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40140031002>> ISSN 1405-8626
- Munguía, R. (2007) "Urbanización metropolitana, infraestructura, transporte y desigualdad social en Guadalajara en el siglo XXI". en Mora, F., González, A. (2007). Memorias de la semana internacional del urbanismo. Universidad de Guadalajara, México, pp. 115-121.
- Obregón, L. (2015) "Se contempla un segundo micro parque productivo". en El Heraldo de Aguascalientes, 31 de agosto, 2a. sección, p. 2.
- Oppenheimer, A. (2007) Cuentos Chinos. Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 350 pp.
- Ortiz, A. (2019) Capital Flows to Emerging Markets. BBVA, Instambul Financial Summit. October. <https://www.bbva.com/en/publicaciones/capital-flows-to-emerging-markets/?cid=eml:oem:oth:43910:lnkpubl:20191010:oth:instant>
- Padilla, F. y López, J. (2016) "Desarrollo y Organización del estado de Aguascalientes". En La Gestión del Conocimiento, paradigma cognitivo y modelo de información en entornos globalizados y multidisciplinarios. Ediciones ILCSA, Tijuana, Baja California, México, pp. 121-135.
- Robespierre, J. (2015) La Olla, A. M., Lagos de Moreno, 3 de mayo, A. 4.
- Rocha, J. (2014) "La Olla", A. M. Lagos de Moreno, 18 de mayo, página 5.
- Rodríguez, J. (2015) "Cosa de prensa". En El Sol del Centro, Aguascalientes, 4 de noviembre de 2015, 4A.
- Roldán, S. (2018) Ganan menos de un salario mínimo 42 mil aguascalentenses, la mayoría son mujeres. BI Noticias. 22 diciembre. Aguascalientes, México. http://binoticias.com/nota.cfm?id=44030&t=ganan-menos-de-un-salario-minimo-42-mil-aguascalentenses-la-mayoria-son-mujeres&fbclid=IwAR19FEME_d8dEdxb_RmUc8R28mEFhAOHmG55NY1j2ybjFsV-kTnre6igeIk
- Roy (2019) Todo sobre la segunda gira del Gobierno del Estado a Japón. Innovación Económica. Aguascalientes, México. <https://innovacioneconomica.com/todo-sobre-la-segunda-gira-del-gobierno-del-estado-a-japon/?fbclid=IwAR22JCofurwrQcvxI0ArPTf6FRFJB9T17X9nsqVQURxKX9o5l3-kIRgz1QM>

Secretaría de Desarrollo Económico Sedec (2019) Aguascalientes es el estado octavo lugar en exportaciones manufactureras. La Jornada Aguascalientes. 02 de febrero. Aguascalientes, México.http://www.lja.mx/2019/04/aguascalientes-es-el-estado-octavo-lugar-en-exportaciones-manufactureras/?fbclid=IwAR3vu5JZ8GcNZqaWbMM-bKuMQHXkqp2ChemNy_gNuBjdJXS1pIeHiAIX_ZQ

Serrano C. (2019) Turbulencia en los mercados financieros internacionales. Consultado en <https://www.bbva.com/en/publicaciones/turbulence-in-international-financial-markets/> el jueves 29 de agosto de 2019.