

La reestructuración económica y territorial de León y del Bajío en Guanajuato.

Nuevas formas territoriales en México

Carlos Téllez Valencia

El Colegio de Michoacán

DOI: <https://doi.org/10.24275/GRGU6724>

Resumen

Este trabajo expone el proceso de reestructuración económica y territorial que experimenta el Bajío mexicano y las implicaciones que trae para la ciudad de León. La reestructuración del Bajío, particularmente en el estado de Guanajuato, tiene como rumbo la constitución de una *red territorial productiva*, conformada por *clusters* industriales regionales, encadenamientos productivos a kilómetros de distancia, ciudades con nuevas funciones económicas... En tanto, para León ha significado una revocación económica y una redimensión de su zona metropolitana, orientados a convertirla en una ciudad de turismo para negocios, de servicios educativos de alta especialidad, y en una nueva economía basada en el conocimiento.

Para desencadenar estos procesos se requiere de alguna fuerza motriz, que para el caso del Bajío se encuentra en las políticas públicas fomentadas desde los años noventa, y en la *desruralización* mundial. En este trabajo se pone especial atención la *desruralización*, vinculada con la coyuntura económica global en busca nuevos territorios para preservar el sistema productivo predominante en el mundo.

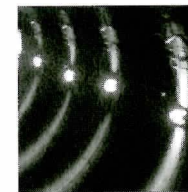
Palabras clave: León, red territorial productiva, ciudad-región, desruralización

Abstract

This work present the process of economic and territorial restructuring that is happening in the Mexican Bajío and the implications that brings to the city of León. The restructuring of the Bajío, particularly in the State of Guanajuato, has as heading the constitution of a productive territorial network, composed by regional clusters, productive chaining miles away, cities with new economic functions... Meanwhile to Leon these has meant an economic exchange and a resizing of its metropolitan area, oriented at tourist city for business, highly specialized educational services, and a new economy based in knowledge.

To trigger these processes requires a driving force. In the case of the Bajío, is encouraged in the public policies since the 1990s, and the revaluation of capital at global scale. This work gets special attention in the revaluation of capital at global scale, linked to the global economic situation that is looking for new territories to preserve the predominant production system in the world.

Keywords: León City, territorial productive network, City-region, revaluation of capital at global scale



Fecha de recepción:

16 marzo 2013

Fecha de aceptación:

10 junio 2013

Introducción

Las configuraciones territoriales emergen por procesos sociales, económicos y urbanos. Según el proceso en el que se centre la atención, se pueden descifrar las funciones, enlaces y jerarquías existentes en esas configuraciones del territorio. Para ello, es útil apoyarse de algún concepto que facilite la descripción y análisis territorial, aunque los procesos territoriales pueden ser tan novedosos que requieren nuevas propuestas teóricas.

Conceptos como “el lugar central”, el “sistema de ciudades” o las “ventajas comparativas espaciales”, han aportado elementos aún vigentes para el análisis territorial, de los cuales ahora se tienen axiomas como: cualquier lugar, por muy elemental que sea, siempre ocupa un lugar central en una escala territorial más pequeña; las ciudades y las regiones crecen con base en un producto exportable; o bien, el desarrollo es geográficamente desequilibrado. Principios que se reproducen, hoy en día, en los distintos territorios del país.

Más recientes son otros conceptos que tratan de describir la actualidad de los territorios: *urbanización difusa*, *ciudades-región*, *periferias expandidas*, *red territorial productiva*, *metropolización expandida*, *metrópoli-región*, *campo de aglomeración*, o *urbanización extendida*, entre otros, con los que se intenta explicar el nivel global que tiene el actual contexto de las ciudades y las regiones (Aguilar, 2002; Scott, 2002; Delgado, 2003; y Precado, 2004).

Para Scott, las ciudades-región son fenómenos vinculados mundialmente; asentamientos de las corporaciones trasnacionales, con servicios avanzados al productor; de ahí que sea la “*unidad económico-política emergente de creciente autonomía de acción en los escenarios nacional y*

mundial", formando densos espacios metropolitanos vinculados internacionalmente, que representan plataformas territoriales para responder a los mercados globales (Scott, 2002:2). Cada una tiene influencia regional variable, tanto hacia las ciudades más importantes como hacia los asentamientos urbanos dispersos, anulando la relación centro-periferia con estrategias productivas como la emergencia de redes residenciales productivas. Para Scott se trata de una organización económica y política de base regional con la que se hizo frente a la globalización. Aunque, al mencionar los ejemplos, enlista a las ya conocidas ciudades de Nueva York, Tokio o Londres; lo mismo que resulta predecible citar a las ciudades de Seúl, Taiwán, Hong Kong, Singapur y ciudad de México, por el lado de las llamadas "economías emergentes".

En coincidencia con Scott, Karl (1998) señala que para integrar a las ciudades en la lógica de la globalización, se deben internacionalizar sus actividades económicas, generando ventajas competitivas aun cuando no sean habituales al lugar, con el fin de que los factores tradicionales de localización (materia prima, fuerza de trabajo, capital, transporte, mercado cercano...) no sean impedimento para el crecimiento y la innovación; por el contrario, las actividades económicas se vuelven fenómeno móvil suficiente en tiempos muy breves (Karl, 1998:700).

Distinto a estas perspectivas, aunque acepta la conexión macroeconómica a escala mundial, Delgado contextualiza la ciudad-región como un fenómeno derivado de la urbanización difusa (Delgado, 2003), una expansión dispersa del fenómeno urbano, periférica a una ciudad central, sin la pretensión de que sea, necesariamente, una ciudad global. Esta difusión urbana incorpora movimientos masivos de la población en los espacios

periurbanos, con flujos orientados, incluso, de las ciudades hacia las localidades rurales; lo mismo que las actividades industriales dejan de ser el centro gravitacional dentro de las ciudades, para dar paso a una cuenca de producción, servicios al productor y empleo en un territorio relativamente amplio fuera de la ciudad.

Mientras que, entre los ámbitos local y mundial, el investigador Precado propone conceptos como *ciudad difusa*, *ciudad regional difusa*, *redes territoriales regionales* y *redes territoriales urbanas* (Precado 2004:33-50 y 165-204): "Una nueva organización del territorio, un espacio difuso, una Ciudad Regional Difusa, en la que las innovaciones derivadas de las nuevas tecnologías encontrarían un espacio adaptado a la optimización de sus posibilidades" (Precado, 2004:185). La idea de ciudades en red permite una concepción flexible de los fenómenos territoriales, incluidas las relaciones campo-ciudad que, por cierto, cita Precado, han pasado de una oposición a un paisaje y funcionalidad más integrado (no quiere decir equilibrado).

Justo en términos de procesos territoriales, llámeseles ciudades-región, urbanización difusa o periferias metropolitanas expandidas, lo que representan estos nuevos fenómenos es la configuración de patrones regionales cada vez más grandes con varios núcleos urbanos de distintas jerarquías y con actividades especializadas. Dematteis y Governa (1999) señalan que en la teoría reciente, el reto es conceptualizar los complejos niveles de organización espacial que presentan actualmente las ciudades, en donde se tienen que identificar, delimitar y medir las uniones urbanas con sus diferentes escalas de operación (Dematteis y Governa, 1999:543-545).

Para el presente estudio, se pueden ejemplificar estos procesos con el caso de la región del Bajío y la

ciudad de León, en donde está confluyendo, desde los años noventa, una enorme presencia de capital productivo, transformando significativamente la configuración territorial. Reestructuración económica y territorial que pone a esta región y a esta ciudad en el escenario nacional.

Se advierte que se han combinado una serie de factores internos y externos, como la inversión foránea *versus* política de atracción de inversiones, o el crecimiento urbano *versus* el decreto oficial del crecimiento. De tal manera que para entender la nueva dinámica territorial de la región y de la ciudad, hay que colocarla en su contexto nacional e internacional, pues aunque las políticas públicas locales han jugado, sin duda, un papel importante, los factores externos también han influido de manera relevante.

Así, en este trabajo exploramos algunas de las causas de por qué el Bajío y la ciudad de León viven en la actualidad esta reconversión económica, con miras a hacerla una región competitiva y una ciudad de servicios de alta especialidad, de innovación y/o de una nueva economía basada en el conocimiento, colocándola en el centro de una red territorial industrializada en constante expansión.

Para lo anterior, nos apoyamos de los conceptos de *red territorial productiva*, *urbanización difusa* y *ciudad-región*, puesto que se observa que el Bajío y León presentan estas modalidades al ser redimensionada la zona metropolitana y agregársele el municipio de Silao y su importante revocación industrial, e incrementando la jerarquía urbana de León en el estado y en la región central del país. Pero no sólo eso, alrededor de León se ha constituido una red territorial que abarca todo el Bajío, en un proceso complejo donde confluyen asentamientos industriales de desarrollo tecnológico, encadenamientos

productivos de empresas ubicadas a kilómetros de distancia, ciudades con nuevas funciones económicas y un medio rural incorporado a nuevos procesos industriales.

La urbanización difusa, la ciudad-región y/o la red territorial requieren de un motor capaz de detonarlos. En Guanajuato, una fuerza motriz ha sido la coyuntura económica global, próxima a su agotamiento, por lo que busca nuevos territorios para preservarse como sistema productivo mundial; proceso identificado como *desruralización*. Otra fuerza motriz han sido las políticas públicas instrumentadas, en especial desde los años noventa, con miras a atraer inversión productiva al estado y a reconvertir la economía de la ciudad de León.

La forma urbano-regional de Guanajuato

En 1990, la zona metropolitana de León (ZM de León) alcanzó los 810,570 habitantes. Diez años después pasó a ser una metrópoli con más de un millón de habitantes. Para 2010 llegó a 1,791,869 habitantes, es decir, presentó un incremento de 705,868 nuevos residentes entre 2000 y 2010, lo que se entiende por la redimensión territorial de la zona metropolitana, al agregarse Silao y Purísima del Rincón desde 2008.

Esta nueva realidad hizo que la zona metropolitana de León pasara de una tasa de crecimiento de 3% en los noventa, a 5.1% en los últimos diez años. Una tasa de crecimiento muy alta para cualquier ciudad, lo que le ha valido mantener su primacía entre las demás ciudades del estado, pero que también le significa el incremento de demanda de infraestructura y equipamiento urbano (véase Cuadro I y Figura 1).

Cuadro I. Índice de primacía¹ para las principales ciudades de Guanajuato, 1990-2010.

Localidad	Población 1990	Población 2000	Población 2010	Tasa de crecimiento 1990-2000	Tasa de crecimiento 2000-2010	Índice de primacía
ZM de León*	810570	1,086,001	1,791,869	3.0	5.1	32.39
Irapuato	265042	319,148	380,941	1.9	1.8	9.52
Celaya	214856	277,750	340,387	2.7	2.1	8.28
Salamanca	123190	137,000	160,169	1.1	1.6	4.09
Guanajuato	73108	74,874	72,237	0.2	-0.4	2.23
San Miguel de Allende	48935	59,691	69,811	2.1	1.6	1.78
Valle de Santiago	56009	58,837	68,058	0.5	1.5	1.76
Acámbaro	52248	55,516	57,972	0.6	0.4	1.66
Cortazar	45579	53,886	61,658	1.7	1.4	1.61
Dolores Hidalgo	40001	50,391	59,240	2.4	1.6	1.5
Uriangato	37845	45,691	51,382	1.9	1.2	1.36
San Luis de la Paz	32229	42,588	49,914	2.9	1.6	1.27
Moroleón	41136	40,512	43,200	-0.2	0.6	1.21
Juventino Rosas	29828	35,775	42,264	1.9	1.7	1.07
Salvatierra	33520	34,066	37,203	0.2	0.9	1.02
Pénjamo	27276	32,035	40,070	1.7	2.3	0.96

* Para 1990 se tomó la población de León y San Francisco del Rincón; para el 2010 se agregó la población de Silao y Purísima del Rincón.
Fuente: Cálculos con base en Censo General de Población, INEGI 1970; Censos de Población y Vivienda 1970, 1990 y 2000; Censo de Población y Vivienda, INEGI 2010.

1. El índice de primacía es la razón estadística de qué tan grande es una ciudad en relación con la siguiente y se apoya en la regla rango-tamaño, la cual atiende el tamaño y el rango de la ciudad o localidad; el tamaño sugiere que el volumen de la población es proporcional a la especialización o diversificación de funciones de un asentamiento; mientras que el

rango, al lugar que ocupa una ciudad o localidad dentro de un sistema de ciudades y localidades. Índice rango-tamaño: $Pr = P1 / r$. Donde, Pr es la población de una localidad de rango r ; y $P1$ la población de la localidad más grande del sistema.

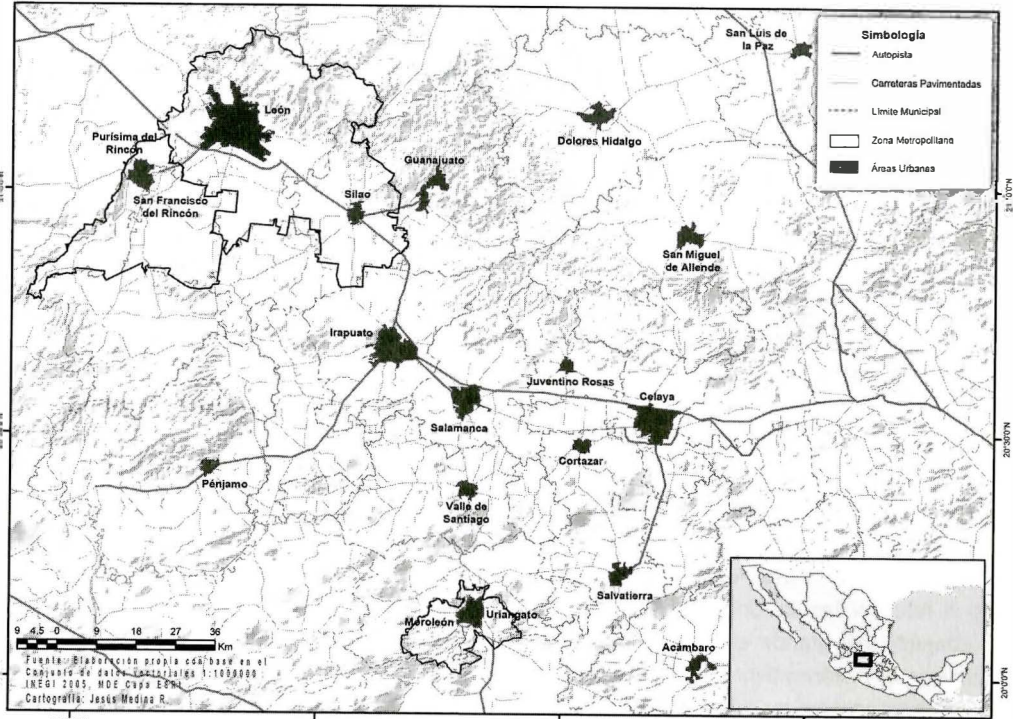


Figura 1. Principales ciudades de Guanajuato.

Por su parte, las ciudades de Irapuato, Celaya y Salamanca, las siguientes en tamaño, presentaron tasas de crecimiento de 1.8%, 2.1% y 1.6%, respectivamente. En conjunto, las ciudades de la ZM de León, Irapuato, Celaya y Salamanca (las principales ciudades del conocido corredor industrial de Guanajuato) concentraron en el año 2010 a 48.7% del total de la población del estado (5,486,372 habitantes). En el 2000 la proporción fue de 54.3% (1,819,899 habitantes), y en 1990 de 52%; es decir, aunque estas cuatro ciudades concentran a cerca de 50% de la población del estado, resulta

interesante que el crecimiento de las demás haga reducir su proporción; de hecho, establece cambios cuantitativos y cualitativos de la estructura urbano-regional de Guanajuato, marcando un antecedente para los procesos urbano-regionales del país, al tomar distancia de uno de los principios del sistema de ciudades, las relaciones invariantes en el tiempo (Kunz, 1991:20-21), esto es, un orden jerárquico en el sistema de asentamientos urbanos permanente en el tiempo, donde los cambios en tamaño y funciones que se registran en una ciudad, son proporcionales a los cambios ocurridos en el resto de

las ciudades del sistema (los cambios de tamaño de población, del número de actividades productivas, de servicios ofrecidos, o cualquier otro cambio, guardarán cierta proporción entre las ciudades de mayor y menor jerarquía), con lo que las ciudades de menor jerarquía difícilmente alcanzarán y sustituirán a las de mayor primacía.

En el caso de Guanajuato, no es que las ciudades más pequeñas han crecido a los niveles de las más grandes, sino que comenzaron a integrarse como conjuntos urbanos de funciones más estrechas con base en: 1) los productos y sus procesos localizados en el estado en los años noventa, 2) las reformas a los procesos de administración pública estatal y municipal. Así, por ejemplo, las ciudades de León, San Francisco del Rincón, Silao y Purísima del Rincón forman un conjunto urbano más cercano; Irapuato y Salamanca otro; Celaya, Apaseo el Grande, Apaseo el Alto y Villagrán, uno más; y todos juntos un conjunto más grande: el corredor industrial de Guanajuato, históricamente conocido, pero con dimensiones económicas más complejas, al que todavía se le puede sumar Querétaro y Aguascalientes en una ámbito regional más amplio.

A su vez, cada ciudad mantiene su área de influencia (*hinterland*) porque también prevalecen: 1) la administración pública dividida por ayuntamientos, con recursos y población cuantitativa y cualitativamente distintos, 2) el sentido de la propiedad privada, 3) el principio de que el desarrollo es geográficamente desequilibrado, y porque 4) *"cualquier centro urbano, por muy elemental que sea, ocupará un lugar central respecto a otros asentamientos más pequeños"* (Benko y Lipietz, 1994:23-26).

Según se observa en el paisaje de la región, la reestructuración productiva ha tenido lugar fuera

de las ciudades del corredor industrial, dadas las diseconomías que provoca el tráfico vehicular intraurbano, la fuerza laboral urbanizada acostumbrada a salarios más altos que en los medios rurales, la contaminación, o las restricciones ambientales, entre otros factores. Aunque no muy distantes del corredor (con algunas excepciones), dado que se requieren las economías de aglomeración que representan sus núcleos urbanos, pero con novedades interesantes: 1) los nuevos emplazamientos industriales tienen la posibilidad de ofrecerse como una oportunidad de empleo ante la población rural, lo suficientemente cercana para tener asegurado el abasto laboral, 2) esta forma de abastecimiento laboral provoca el incremento del equipamiento e infraestructura urbana, hacia fuera de las ciudades, lo mismo que una funcionalidad económica de nuevas dimensiones regionales que han llevado a la región y al estado de Guanajuato a conformar una red territorial, por caracterizar más adelante.

Los cambios observados en la estructura urbano-regional de Guanajuato, obedecen, sin duda, a la reestructuración económica experimentada desde los años noventa. La dinámica es tal, que tan sólo entre 1995 y 2010 han llegado más de 600 plantas industriales, dedicadas a la rama automotriz, electrónica, electrodomésticos y del vestido, lo mismo que se han sumado universidades que ofrecen renovadas profesiones para la región, como los campus del Instituto Politécnico Nacional o el de la Universidad Nacional Autónoma de México; o bien la ampliación de la Universidad de Guanajuato hacia otros territorios del estado. Han pasado veinte años desde que inició esta reconversión y aún continúa en expansión, sorprendiendo sus alcances territoriales en el estado y en la región centro.

De acuerdo con el último censo económico (INEGI, 2009), las actividades que representan las mayores proporciones de valor agregado para Guanajuato son las relacionadas con la industria manufacturera, pues generan 24.9% del total de actividades de la entidad. Le siguen el comercio al por mayor, con 4%, y el comercio al por menor, con 4.4%; para juntos sumar 8.4%.

De las actividades manufactureras, las que más valor agregado generaron fueron la metalmecánica, los aparatos electrónicos, de precisión y de equipo de transporte, los cuales sumaron 7.1%, aunque 4.4% es específicamente fabricación de equipo de transporte. Este conjunto de manufacturas representa las actividades que soportan la reconversión económica que ha experimentado el estado desde los años noventa.

La industria de importancia tradicional (aquella que tenía presencia desde antes de esta reconversión económica), sigue contando con una participación significativa, en particular, la industria alimentaria con 5.3% del valor agregado generado; y el curtido, acabado y producción de cuero y piel, con 2.9%.

Ahora bien, la atracción de inversiones relacionadas con la reconversión económica ha sido distinta entre los municipios del estado, donde notoriamente León ha sido el territorio donde menos han llegado; mientras que Silao es uno de los más impactados. Por ejemplo, las actividades de metalmecánica, aparatos electrónicos, precisión y equipo de transporte, actualmente representan 3.7% para Silao (respecto al total del estado); 1.97% para Irapuato, Celaya y Salamanca; y 0.41% para León y San Francisco del Rincón. Esta relación cambia con la nueva dimensión de la Zona Metropolitana de León, la cual agrega, desde 2008, a esta ciudad

a San Francisco del Rincón, Purísima del Rincón y Silao, de tal manera que esta zona metropolitana ahora concentra 4.11% del valor agregado de dichas actividades manufactureras en el estado.

Mientras que para el interior de la economía de León, las actividades de metalmecánica, aparatos electrónicos, precisión y equipo de transporte, representan 1.3%, a diferencia del curtido, acabado y producción de cuero y piel, que suman 8.1% de todas las actividades productivas del municipio.

Pese a que León no ha atraído la mayor proporción de las inversiones de estos nuevos sectores, es la principal economía del estado. De 85 ramas que el INEGI clasifica al total de actividades económicas, la ZM de León cuenta con 42 actividades con índice de especialización positivo,² lo que la convierte en una de las ciudades más diversificada del estado, junto con Celaya e Irapuato (con 45 y 42 actividades especializadas respectivamente).³

El peso económico y urbano de León cobra fuerza con su redimensión como zona metropolitana, donde quedó sumada Silao y sus 12 actividades especializadas, incluida su importante industria automotriz, a lo que se agrega la reconversión económica que experimenta León hacia su interior desde finales de los años noventa.

2. Índice de especialización: $(e_{ij} / e_j) / (E_n - e_j)$; en donde: e_{ij} = valor en el sector "i" de la localidad "j"; e_j = valor total en la localidad "j"; E_n = valor en el sector "i" del agregado regional; E_n = valor total en el agregado regional. Para determinar si un municipio se encuentra especializado, o no, deberá de presentar un índice de especialización igual o superior a "1" en cada uno de sus sectores o ramas de actividad. Cuando una localidad, ciudad, municipio... cuenta con la mitad o más del total de actividades con índice de especialización positivo, se considera que es una economía diversificada.

3. La capital de Guanajuato (del mismo nombre) cuenta con 29 actividades especializadas, lo que restringe a una economía no diversificada plenamente.

Aglomeraciones y encadenamientos productivos en Guanajuato. Hacia la red territorial productiva

A partir de la coyuntura de la descentralización de la ciudad de México, y una política interna de la *General Motors* de México de operar reduciendo los riesgos que le implicaban los conflictos laborales en su planta de la ciudad de México, en 1995 esta firma automotriz cierra y traslada sus instalaciones productivas hacia la ciudad de Silao (Micheli, 1994; García y Lara, 1998; citados por Rothstein, 2004: 210), dejando únicamente su edificio corporativo en el Distrito Federal. Con esta relocalización, *General Motors* distribuyó su presencia entre las ciudades de Toluca (Estado de México), Ramos Arizpe (Coahuila) y Silao (Guanajuato), además del edificio corporativo en la ciudad de México (www.gm.com.mx).

La localización de *General Motors* vino acompañada de sus proveedores de autopartes, de tal suerte que también se asentaron las empresas de *American Gear and Axle* (produciendo *axes*), *Aventec* (estampando y ensamblando puertas y caperuzas), *Oxford* Automotriz (cortando bobinas de acero para las propias máquinas de estampado de *General Motors*, *Arneses* Eléctricos Automotrices (Arela, empresa mexicana ensambladora de *harnesses* o arneses de alambre) y Automóviles *Assembles* y Logísticas (Autolog, también mexicana la cual inicialmente funcionó como instructora o entrenadora), a fin de desarrollar un proceso de *justo a tiempo* para *General Motors* (*Ibid.*, pp. 203-221). En conjunto, las seis plantas emplearon a siete mil trabajadores, cifra por demás considerable para Silao y su población de alrededor de 62,000 habitantes en esa época. Tan sólo *General Motors*, *American Gear and Axle*, *Aventec* y Arela,

generaron más de 90% de los empleos en la conglomeración de Silao (*Ibid.*, p. 210).

Además de empresas como éstas, incluso en el 2003 llegaron a Silao once fábricas más (*Ibidem.*). En tanto que en noviembre de 2005 la empresa *Noble International Ltd*, con matriz en Michigan, EUA, integró un *joint venture* con *Sumitomo Corp* para operar unas instalaciones compradas por la primera, en ese mismo año; de esta unión se derivó la empresa *Noble Summit Metal Processing* de México (Autonews México, 2005). También hay de contabilizar empresas como *Lear Corporación*, cuya producción se destina a *General Motors* (además de *Ford* y *Chrysler*) o Grupo Antolín Silao, S. A. de C.V. (con el total de su producción comprometida con *General Motors*), quienes emplean a 903 y 443 trabajadores, respectivamente. O bien, *Ryder* Silao, con dos plantas encargadas de ensamblar vehículos como *Suburban*, *Silverado* o *Cadillac*, además de llevar la logística de distribución.

Es decir, *General Motors* llegó a cambiar sustancialmente la estructura productiva en la ciudad de Silao, al atraer, además, a una considerable cantidad de empresas para que le proporcionaran los insumos que requería, lo que ha llegado a representar para esta ciudad 92.3% del valor agregado generado, desarrollándose una producción conglomeral que no satisfizo sus necesidades de fuerza laboral con la población local y generó un poder de gravitación sobre las ciudades y localidades rurales cercanas (Irapuato, Salamanca, Guanajuato e incluso la propia ciudad de León). Asimismo, los distintos servicios que contratan las empresas del conglomerado de Silao (de contabilidad, de administración, *marketing*, publicidad, de informática, jurídicos y capacitación), provienen de las ciudades de Irapuato, León, Guanajuato, ciudad de México, Guadalajara y, en menor medida, de la misma Silao.

Tan sólo Irapuato (ubicada a 36 kilómetros al sur) aportaba 80% de la fuerza laboral requerida en el conglomerado de Silao (DGDEI, 2004), dadas las condiciones de accesibilidad. Además de proveer fuerza laboral, en Irapuato se asientan las empresas *Cifunsa* (de capital mexicano del Grupo Industrial Saltillo) y *Conteyor* (de capital Belga), la primera generando 630 empleos y la segunda 230 (Dirección General de Desarrollo Económico de Irapuato, 2004). Ambas cuentan, entre sus clientes, con *General Motors* de Silao; de manera particular, la planta de *Cifunsa* es una fundidora que además atiende a *American Axle*, *TRW*, *Hayes Lemerz Industries Vistion* y *Cie Industries*. Irapuato también cuenta con zonas industriales como el Centro Industrial Apolo, la Ciudad Industrial y el Parque Industrial Castro del Río, proyecto que cuenta con 300 hectáreas, helipuerto, ferropuerto, planta de tratamiento de agua, hotel, estación de bomberos, áreas de recreación y sucursales bancarias.

Igualmente, en las maquiladoras del vestido de esta ciudad tiene lugar la producción de marcas como *Carhartt*, *Echojeans*, *Lotto*, *Polo Ralph Lauren*, *JCPenney*, *Old Navy*, *Limited*, *Levis*, *Guess*, *Ferrioni*, *Gap*, *Armani Exchange*, *Liverpool*, *Atlética*, *Cotton by Aztek's*, o *Bombay*.

En Celaya y en la región cercana también suceden procesos interesantes. En este municipio se asientan importantes empresas automotrices y de electrodomésticos. *Meridian Automotiv Systems* de México (de capital estadounidense y con 218 trabajadores provenientes de Querétaro y de Celaya) y *Celay* (30% de su capital reportado como nacional y el resto español; con 152 trabajadores contratados, en especial, de Cortazar y Villagrán). Son dos empresas dedicadas a la producción de autopartes, las cuales, por cierto, tienen entre

sus clientes las cuentan de *General Motors*, *Ford*, *Lincoln* y las asiáticas *Honda*, *Toyota* o *Mitsubishi*. *Meridian* produce cofres para camión, puerta intermedia, salpicaduras y componentes para suspensión; mientras que *Celay* cintos de seguridad, retractoros para cinto, placas para freno, soporte de maquinaria, manivelas y brisas eléctricas para puertas (Meridian, 2005).

Llama la atención que estas empresas automotrices hayan decidido instalarse en Celaya y no en Silao o incluso, en la ciudad de Irapuato. Aunque, si se toma en cuenta que no sólo producen para *General Motors* sino para otras compañías automotrices como *Ford*, *Volkswagen* o *Honda*, se entiende que su localización corresponde a una lógica territorial más amplia, en la que gran parte de la industria automotriz en el país se ubica en un radio de 640 kilómetros respecto a Irapuato, área donde quedan incluidas empresas como *General Motors*, *Honda*, *Chrysler*, *Mercedes Benz*, *Nissan*, *Renault*, *Ford* y *Volkswagen* en plazas como Puebla, la ciudad de México, Toluca, Guadalajara o la propia Silao. Por razones como éstas, *Honda* decidió arrancar en 2012 la instalación de una de sus plantas de producción en Celaya (para operar en 2014), con una inversión de 800 millones de dólares.

Además de la industria automotriz, en Celaya se asienta desde el 2000 la planta *Leiser* SDRL de CV, filial de Mabe, en donde se producen refrigeradores de gran capacidad destinados en un 100% a EUA, mediante las ventas a *General Electric*, de capital norteamericano (Zúñiga, 2003). Para su proceso de producción, *Leiser* cuenta con proveedores en el corredor industrial de Guanajuato, como *Collis* de México, asentado en Irapuato desde 2001, el cual contrata a 252 trabajadores para producir parrillas metálicas para estufas y refrigeradores. Al mismo

tiempo, *Leiser* también produce refrigeradores en Querétaro, lo mismo que contrata la maquinación de empresas como *Rehau* y *Qalcore*, ambas en Celaya. Aunque la segunda cerró su planta, la primera resulta filial del corporativo mundial *Rehau* (dedicado a la industria de la construcción, automotriz, muebles y electrodomésticos).

Leiser busca abastecer su fuerza laboral directamente de los municipios de Salvatierra (a 32 km de distancia) y de Acámbaro (a 72 km), en particular de las localidades rurales. Tan sólo el municipio de Acámbaro aporta 625 trabajadores a Mabe, esto equivale al 25% de los 2,500 trabajadores de la empresa. Llama la atención que 72 km de por medio entre estas ciudades y Celaya (y con ello el corredor industrial) no impidan a las nuevas plantas manufactureras ubicarse ahí.

En Acámbaro se halla asentada *Springs Global*, la cual surge de la unión estratégica de las maquiladoras *Cometinas* (de capital brasileño) y *Sprig Industries* (de capital norteamericano, asentada en México en el 2000), con el acuerdo entre ambas empresas que sus entidades productivas se regirán de manera autónoma, pero las oficinas centrales son operadas por agentes norteamericanos y brasileños ubicadas en Brasil, con una figura corporativa que se constituye de 23,000 empleados que trabajan en 30 plantas de manufactura y distribución en Estados Unidos, Canadá, Argentina, Brasil y México. Su emplazamiento industrial en México lo denominaron *Springs Acamabaro Plant*, la cual elabora cortinas y sábanas destinadas 100% a la exportación.

Fuera de las ramas automotriz y confección del vestido, en la región cercana a Celaya también tienen lugar otras actividades de importancia territorial, dados los encadenamientos productivos observados, como el caso de la empresa *Comemsa*

(del sector metal-mecánico), asentada en Apaseo el Grande y con 240 empleados para la producción de estructuras para líneas eléctricas, torres de telecomunicaciones, subestaciones eléctricas y maquila de galvanizado. Actualmente la empresa maquila para 20 empresas asentadas en Celaya, Querétaro, San Juan del Río, Guadalajara y San Luis Potosí; al mismo tiempo, cuenta en Celaya con empresas proveedoras que le maquilan, aunque en una proporción que no excede 1%.

En Villagrán se localiza Nacobre (una filial más del Grupo Condumex y del Grupo Carso), la cual provee a las industrias de electrodomésticos y automotriz con conexiones, barras sólidas, barras de alambre (vendidos en León) y cierres (vendidos directamente a las plantas de *YKK Group* en Irapuato). En total, Nacobre contrata a 670 trabajadores, los cuales provienen de Villagrán, Cortazar, Irapuato, Salamanca y Valle de Santiago. No obstante, su encuadre con el resto de nuevas manufacturas llegadas a la región, Nacobre se asentó en este sitio en 1982. Entre los proveedores de Nacobre se cuentan a empresas como Industrial Minera México (con matriz en la ciudad de México), Mefusa Nacional de Cobre (también de Condumex), Reciconex y *Burner Systems International Inc* (en Celaya, empresa norteamericana manufacturera de tecnología para abasto de gas).

Otro aspecto de especial interés entre las ciudades de Celaya, Apaseo el Grande y Salvatierra es la formación de tres corredores industriales más compactos (Mejía, 2004): uno entre Celaya, Apaseo el Grande y Apaseo el Alto, a lo largo del cual se instalan 143 plantas de distintos giros, entre las que destacan *Velcon*, Pistones *Moresa*, *Pensa*, *Cambells* de México, *Universal Flavors*, Semillas *Berentsen*, De Acero de Celaya, *Arnime*, *Bachoco*, Papel cartón y

Derivados y Química *Lucava*. El segundo corredor que ha emergido está entre Celaya y Salamanca (por la carretera libre) con 169 empresas, entre las más importantes están *Mabe*, *Qualcore*, Avón y Avonova. Mientras que el tercero, ubicado entre Celaya y Salvatierra con 60 plantas destacan: *Sourdillion* de México, *Protabsa*, *Covemex*, *Alcosa*, *Vistar* y *Sayer Lacks*, entre otras. Además de estos corredores, está la ciudad industrial con 114 plantas manufactureras: *Tebofren*, Refrigeración Nieto, *Abromes*, Productos Alimenticios La Mesa, Monroe de México, Grupo Gamesa, Bachoco, Empacadora Celaya (Capistrano), *Enertec* de México y *Celay Mexicana*.

En tanto, los insumos que están demandando estas empresas son abastecidos en buena medida desde las propias ciudades de Guanajuato, con especial recurrencia desde la ciudad de Irapuato, Celaya y León. El resto de ciudades proveedoras son básicamente Guadalajara, Monterrey, ciudad de México y Querétaro. Este hecho se explica por las economías de aglomeración que representan las ciudades del corredor industrial. Después de las urbes mexicanas, el origen más importante de los proveedores son los Estados Unidos de América.

En resumen, con la actual estructura urbano-regional de Guanajuato, con las nuevas manufacturas y con las pautas de encadenamiento territoriales verticales y horizontales entre empresas trasnacionales y nacionales, se puede afirmar que en esta región del país tiene lugar un complejo fenómeno denominado *red territorial productiva*, caracterizado por la convergencia entre distintas estrategias de producción conglomeral, *joint venture*, cuencas de empleo, movilidad de fuerza laboral, núcleos urbanos de servicios especializados, conjuntos urbanos funcionalmente más

compactados, una importante red de carreteras en operación, y una serie de *cluster* regionales y especializados que dan cabida a empresas y sectores de distinto giro de actividad, entre los que destacan la industria automotriz, la metalmecánica, la de confección de vestido, la de electrodomésticos y la agroindustrial (aunque ésta resulta pionera desde hace mucho tiempo en el corredor industrial y ajena a la lógica del capital recientemente ahí invertido) (véase Figura 2).

Se trata de una nueva configuración donde ciudades como Guanajuato, ZM de León, Irapuato, Salamanca, Celaya o Acámbaro vienen acogiendo actividades o funciones que terminan integrando a todo un sistema productivo, de servicios y de movilidad laboral. La ciudad de Guanajuato continúa desarrollando funciones administrativas que le confiere el ser la ciudad capital, además de las actividades turísticas y aportar fuerza laboral a Silao. La ZM de León ha perdido peso relativo y real en sus sectores productivos, en especial en su *cluster* de cuero y calzado, pero ha ganado terreno en actividades terciarias de gran peso económico, como las actividades financieras, el turismo para negocios, o la educación superior.

Incluso hay indicios para pensar que ciudades tan alejadas como Maravatío y La Piedad (al noreste y noroeste de Michoacán, respectivamente) pueden llegar a incorporarse a esta gran región productiva, debido a que la gestión en materia de construcción y mejoramiento de la red carretera las está conectando con el corredor industrial del Bajío,⁴ y gracias a su localización con salida hacia la ciudad de México, el puerto Lázaro Cárdenas y Guadalajara.

La *red territorial productiva* permite una concepción más flexible de los fenómenos territoriales actualmente suscitados en México y en Guanajuato,

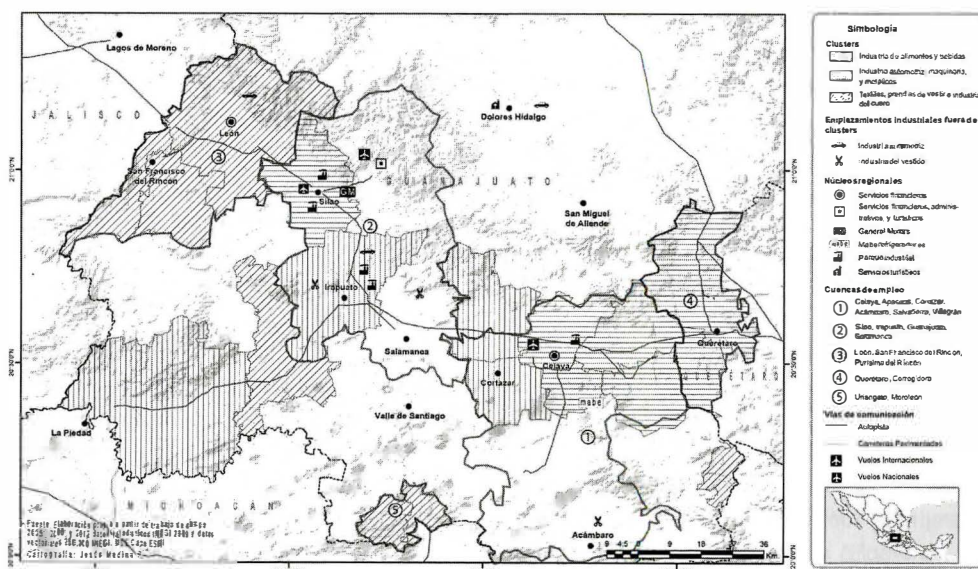


Figura 2. Conformación de la Red territorial productiva en el Bajío.

donde más allá del crecimiento urbano de cada ciudad, existe una expansión urbana no física hacia los espacios más alejados, incluidos los rurales, pero encaminados hacia una sola funcionalidad de equipamiento urbano, laboral, de servicios públicos y privados, de infraestructura vial, de electricidad de alto voltaje, de agua, o de comunicaciones por fibra óptica, residencial, entre otros aspectos. En esta red territorial, la ZM de León tiene el mayor

rango jerárquico, pero no ha inhibido la dinámica productiva del resto de ciudades, dado que asistimos a una difusión de las actividades económicas, a una urbanización esparcida.

La *desruralización* mundial versus atracción de inversiones en México y el Bajío

Redes territoriales productivas como las del Bajío ponen en evidencia que el crecimiento y sobre concentración de las ciudades generaron (en varias partes del mundo) deseconomías de aglomeración, al encarecer factores tan elementales como la fuerza laboral o el transporte (cuando generó altas concentraciones de contaminación). De tal manera que procesos como las *redes territoriales productivas* y

la urbanización difusa son actualmente la solución al agotamiento del modelo de producción hacia el interior de las ciudades. Aunque en realidad la aglomeración ahora es regional, difusa.

Este paradigma coincide con una corriente teórica que a la fecha se ha posicionado en distintos ámbitos públicos y privados —que pasa por la vida empresarial, la administración pública y el medio académico—, la llamada economía basada en el conocimiento, la cual parte de convicciones como que ha emergido una nueva economía basada en conocimiento, innovación y aprendizaje, lo que significa actividades de producción y servicios que usan intensivamente el conocimiento y contribuyen a elevar el desarrollo científico, tecnológico y la productividad, encarnadas en empresas como *Microsoft, Apple, Facebook, Google, Yahoo, IBM, Intel, Dell o Cisco Systems*, las cuales desplazaron a otros gigantes provenientes de la era *fordista*: *General Motors, Ford, Chrysler, Exxon Mobil, General Electric, AT&T o Citigroup* (Bracamontes, 2011:26-27). Ambiente que seduce para suponer una nueva revolución económica, lo que no resulta cierto. Veamos.

En la actualidad, el sistema capitalista mundial sufre del agotamiento de uno de sus recursos primordiales para la producción global: la fuerza laboral con salarios a la baja. Fröbel y otros autores escribieron en 1981 que la producción “competitiva”, la circulación de las mercancías y la acumulación del capital, se fundamentan en el aseguramiento de la fuerza laboral en activo y en reserva con salarios a la baja, con el supuesto de que la reserva mundial de dicha fuerza de trabajo era inagotable, pues África, Asia y Latinoamérica todavía tenían población que trabajará por un ingreso monetario bajo (Fröbel; et al, 1981:34).

Como en aquellos años, en la actualidad los dueños de los medios de producción “administran” las demandas de la fuerza de trabajo organizada, retrasando su cumplimiento hasta que finalmente se ven obligados a recurrir a la relocalización de parte (o toda) su producción hacia los territorios menos industrializados, en donde encuentra fuerza de trabajo no organizada sindicalmente y dispuesta a recibir un salario bajo, menos costoso que una fuerza de trabajo urbanizada en los países centrales o incluso en los periféricos, aunque al mismo tiempo puede ser un salario mayor al que se percibe en el medio local y/o rural.

La incorporación de la población local, rural o periférica como fuerza laboral asalariada, tiende a incrementarse como costo de producción conforme pasa el tiempo, al organizarse y urbanizarse su entorno y sus hábitos de consumo. En realidad, el sistema mundial ha *urbanizado* la mano de obra por la necesidad de contar con un amplio mercado poblacional que constituya la demanda solvente para la incesante producción de mercancías. Esta urbanización trae beneficios e inevitablemente costos, ya que es más gravoso contar con una mano de obra urbanizada, sindicalizada y educada con el precepto del bienestar, que con una mano de obra semiproletaria en un ámbito no urbano de incipiente conciencia acerca del progreso.

Wallerstein llama *desruralización* a la búsqueda de fuerza laboral con salarios hacia la baja, proceso que representa los “límites” reales del sistema capitalista mundial, puesto que éste ha “sufrido” un proceso de *desruralización* acelerado durante cuatrocientos años, al grado que entre 1945 y 1973 Europa Occidental, Estados Unidos y Japón se *desruralizaron* por completo (Delgado, Téllez y Arellanes, 2004). Los países centrales agotaron el

4. Por ejemplo, existe el proyecto del eje troncado norte-sur entre Silao y San Felipe (con salida al norte del país), la cual se puede dar particularmente a través de tres ejes programados por los gobiernos de Guanajuato y Michoacán: la autopista de cuota entre Morelia y Salamanca, la carretera entre Maravatío y Acámbaro, y la autopista de cuota Pénjamo-Ecuandureo (que cruza La Piedad) cuyo propósito está en captar parte del tráfico de la carretera México-Guadalajara. Aunque a la fecha, existen tramos ni siquiera iniciados.

recurso interno de fuerza de trabajo con salarios por debajo de lo que se necesita para la renta y la acumulación de capital, por lo que han tenido que recurrir a la *desruralización* de la periferia, la cual probablemente se agote en el nivel global en los próximos quince años. Una vez *desruralizado* por completo el mundo, los costos de producción se elevarían en todo el conjunto mundial, sin territorios que ofrezcan aceptar ingresos por debajo de lo que requiere el sistema para la acumulación.⁵

En la actualidad, el gran capital transnacional continúa en la búsqueda de espacios en donde se puedan ofrecer bajos salarios a fin de abaratar el proceso de producción y maximizar los beneficios económicos, en medio de una población sin estructuras sindicales ni organizaciones sociales que causen conflictos, la cual se localiza actualmente en los países periféricos y de éstos, en las periferias de las ciudades. En este marco, hoy en día es claro cómo la inversión productiva está orientada hacia los países asiáticos y de América Latina, pero no hacia África, territorio ajeno a los intereses de la inversión productiva global. Éste es el escenario histórico, económico y territorial que finalmente derivó en la división internacional del trabajo, la expansión de las empresas multinacionales, la urbanización difusa y el fenómeno de ciudades-región en países como el nuestro, entre cuyos espacios no urbanizados habita la fuerza laboral rural que acepta las condiciones de

trabajo que ofrece el capital no solo multinacional, sino también el nacional vinculado con los mercados externos (con la actividad maquiladora, manufacturas de alto contenido tecnológico, o simplemente con las que requieren de fuerza laboral extensiva).

En este marco, empresas de la talla de *General Motors*, *Delphi*, *Meridian Automotive* y *Ford* enfrentaron serias crisis de viabilidad desde 2005 y tuvieron que resguardarse en el Código de Bancarrota de EUA, a través del llamado *Capítulo 11*, famoso en este país por tratar los problemas de quiebra que pueden padecer las empresas norteamericanas. En ese año se hizo pública la posible intervención del Estado norteamericano en *General Motors*, dado que presentó voluntariamente el requerimiento para “reorganizar su estructura financiera”. En noviembre de ese mismo año, *General Motors* anunció que cerraría cinco fábricas en ese país en un lapso de tres años a partir de esa fecha,⁶ dando como explicación la intención de reducir los costos de producción en 7 mil millones de dólares.

Del mismo modo, *Meridian Automotive* (de capital norteamericano con 30 plantas en distintos países, entre ellos México) también presentó voluntariamente el requerimiento para declarar en quiebra sus plantas en EUA, esto porque al ser abastecedor de autopartes, le afectó el recorte de las plantas automotrices de *General Motors* y *Ford*,⁷ lo mismo que los incrementos en los costos de materias primas y los mayores salarios en ese país (Meridian, 2005).⁸ Por su parte, en octubre de 2005 *Delphi* se tuvo que declarar en quiebra (AFP y Reuters, 2005) para recibir los beneficios financieros del *Chapter Eleven*; aunque la propia *Delphi* indicó (en su página en internet) que solicitó la “reorganización de sus negocios” sólo para sus subsidiarias en EUA. Incluso advirtió de la posibilidad de salir de

México, dado “el alto costo de energía eléctrica” (Indicador Automotriz, 2005).

Más allá de si es posible que empresas de este tamaño puedan estar perdiendo “competitividad”, en los hechos fueron intervenidas y financiadas para su “rescate” por parte del Estado norteamericano, exigiéndoseles mayores muestras de “eficiencia”, “flexibilidad” y “competencia” respecto a la capacidad productiva europea y asiática (Autonews México, 2005).

Pero no únicamente esto. Derivado de la crisis financiera que afectó a todo el mundo en 2008, estas firmas volvieron a presentar la misma solicitud de intervención del Estado norteamericano. Con todo y regaños, escándalos y caras largas, nuevamente fueron apoyadas. ¿Qué significan estas declaraciones de quiebra? Para el caso de *General Motors*, se vio forzada a salir de EUA, donde el ingreso es más alto, dirigiéndose o reforzando sus inversiones hacia países como China, Chile y México, en donde consigue abaratar los costos de producción por los salarios comparativamente inferiores, incluidos los de los ingenieros de estos países.

Junto con esto, tuvo lugar la crisis (o desquebrajamiento) de instituciones financieras globales tan sólidas como *Citigroup*, *Lehman Brothers* o *American International Group Inc (AIG)*, las dos últimas quienes desencadenaron la “crisis financiera global” en 2008.

De tal manera que cobró fuerza la hipótesis de que todas estas gigantes han sido desplazadas de la centralidad mundial por empresas como *Microsoft*, *Apple*, *Facebook*, *Google*, *IMB*, *Yahoo* o *Intel*, del sector de la economía basada en el conocimiento, lo cual debe tomarse con cuidado. Es verdad que estas últimas empresas demuestran un vertiginoso crecimiento, pero están lejos de representar una revolución económica, pues aun con el *boom* que

han significado desde mediados de los años noventa, no han sido los pilares para una nueva fase de crecimiento del sistema capitalista, el cual sigue con sus síntomas de descomposición en el nivel global.

La llamada “crisis financiera global” de 2008, no inició ni terminó ahí. En ese año, Estados Unidos tuvo que inyectar a su sistema financiero más de 700 mil millones de dólares, en tanto que la Unión Europea el doble en su propio sistema. Luego entonces, si algo ha caracterizado al resto del mundo desde los años noventa es la escalada de crisis financieras y recesiones económicas, pasando por el rescate de *Ford*, *Chrysler* o *General Motors*. Empresas como *Microsoft*, *Apple* y *Facebook* no son ajenas a tales crisis, pues no dejan de ser servicios al sector productivo o al sector financiero; en todo caso, se complementan y necesitan de las economías de la vieja guardia. En tanto, definir a la economía basada en el conocimiento como “aquellas actividades de producción y servicios que usan intensivamente el conocimiento y contribuyen a elevar el desarrollo científico, tecnológico y la productividad”, en realidad es referirse a la condición humana, que en su acepción de agente económico nunca ha interrumpido la innovación ni el avance tecnológico.

No se trata de descalificar o menospreciar esta nueva economía, sino de darle su dimensión justa.

5. Otras expresiones de la crisis absoluta del capitalismo son: la crisis fiscal de los Estados, el derrumbe ecológico, con lo que tiene lugar un colapso en los recursos naturales, y la constante reducción de la capacidad de consumo de la fuerza laboral asalariada (Wallerstein, 1998).

6. Una actualmente en Oklahoma, el *Lansing Craft Center* y la cadena *Spring Hill* a comienzos, mediados y finales del 2006 respectivamente; así como, Doraville y otra en Oshawa (Canadá) en el 2008 (AFP y Reuters, 2005).

7. En enero de 2006, la automotriz norteamericana *Ford* (modelo de producción a comienzos del siglo XX) anunció el cierre de 14 de sus plantas entre EUA y Canadá en el lapso de ese año y el 2012, lo que implicó la pérdida de entre 25 mil y 30 mil empleos, así como la disminución de 1.2 millones vehículos producidos entre 2006 y 2008; todo con el fin de reducir sus costos de producción en al menos 6 mil millones de dólares (*La Jornada*, 2006).

8. En ese año, *Meridian Automotive* tomó la decisión de asegurar compromisos (o deuda) por hasta 375 millones de dólares de financiamiento de *JP Morgan*.

No representa una revolución económica, aunque sí un paradigma más del sistema económico mundial ahora en decadencia. Parte de la crisis absoluta del capitalismo tiene que ver con la *desruralización* mundial, la cual no se subsanará ni siquiera con esta nueva economía.

De tal manera que, en una lógica de producción global, el interés de invertir en Guanajuato, el Bajío y el centro occidente del país (incluidos Querétaro, el corredor industrial de Guanajuato, Aguascalientes y los territorios cercanos), tiene que ver con la intención de abaratar los costos de producción, lo mismo que con el agotamiento del modelo de producción industrial sustentado en las economías de aglomeración al interior de las ciudades. De tal manera que esta región experimenta la proliferación de *clusters* industriales cercanos a ciudades pequeñas (no dentro de ellas) cuyo abasto de fuerza laboral proviene de localidades rurales cercanas (Téllez, 2009:165). Las empresas trasnacionales y nacionales se dieron cuenta que en Guanajuato y el Bajío (periferia de la economía mundial) pueden reducir costos de producción, contratando incluso a personal calificado, profesionales en la ciencia y tecnología en la áreas de la electrónica, industria automotriz, video entretenimiento, nanotecnología, aeronáutica, economía industrial.

La renovación económica y redimensión territorial de León. Las políticas públicas emprendidas

En los años noventa el gobierno de Guanajuato supo canalizar la redirección que experimentó la inversión en México, reformando su marco normativo para poder atraer capital, instrumentando incentivos a los sectores productivos interesados en

el estado; e invirtiendo en infraestructura carretera, equipamiento de parques industriales, o en presas de agua, entre otras políticas públicas.

Estableció oficinas para la atracción de inversiones y la Comisión Estatal de Atracción de Inversiones, las cuales comenzaron a ofrecer incentivos a través del *Programa de incentivos y apoyos en beneficio de inversionistas y proyectos de inversión productiva*, según consideraciones como: 1) generación de nuevas fuentes de empleo y atracción de inversiones; 2) instalación y ejecución de proyectos económicos con alto valor agregado y/o alto contenido tecnológico; 3) fortalecimiento de cadenas productivas o diversificación de la industria local; 4) promoción y/o realización de proyectos estratégicos de infraestructura; 5) localización fuera del corredor industrial (fuera de las ciudades como León, Irapuato, Salamanca y Celaya); 6) capacitación, especialización y desarrollo de capital humano (Gobierno de Guanajuato, 2003).

Gracias a lo anterior, llegaron cientos de empresas (descritas en el segundo apartado de este trabajo), las cuales se beneficiaron de incentivos como: 1) apoyos especiales de capacitación, adiestramiento y reclutamiento de personal, mediante otorgamiento de becas (Probecat); 2) aportación estatal para infraestructura y/o creación, instalación o mejoramiento de los servicios públicos; 3) exención de impuesto sobre nóminas; 4) gestión para exención o reducción de impuestos inmobiliarios y/o algunos otros derechos del municipio; 5) preparación del predio en cuanto a suministro de energía eléctrica, líneas telefónicas, agua, descarga de desechos...; o bien, 6) manejo particular del proyecto y compromiso de confidencialidad; entre otros incentivos (DGDEI, 2004).

Amparado por este proceso económico y territorial, León también entró en un proceso de

reconversión económica, con evidentes cambios y proyectos. Al ser la principal ciudad del estado de Guanajuato y del corredor industrial abajeño, León se coloca en una posición privilegiada, con la posibilidad de posicionarse como una gran metrópoli de servicios especializados de cobertura regional y nacional, de desarrollo tecnológico y con una periferia industrializada a su alrededor.

Conocida por su vocación industrial en calzado, actualmente León está sujeta a una revocación productiva y de servicios, cuyos ejes principales están en los servicios turísticos para negocios, los servicios de educación superior, los servicios profesionales, científicos y técnicos, los servicios financieros y de seguros, los servicios de apoyo a los negocios, la industria del plástico y del hule; y la fabricación de productos metálicos, actividades que en su conjunto representan 27% del valor agregado. En este contexto, la ciudad recordará, en adelante, la construcción del *Polifórum* como una de las primeras edificaciones sintomáticas de esta revocación económica, propuestas por empresarios locales como *Roberto Plascencia Saldaña* (Martínez, 2011), a la cual poco a poco se irían sumando otras más, en cuya lista se han incorporado la Unidad de Innovación, Aprendizaje y Competitividad de la Universidad Iberoamericana de León, el campus de la Universidad Nacional Autónoma de México, o el parque Cien del Tecnológico de Monterrey.

En esta renovada visión de la ciudad, el responsable del Ayuntamiento, durante su gestión 2006-2009, presentó como una de sus políticas públicas: "la gran tarea de convertir a la ciudad en un centro de turismo de negocios, de servicios educativos y de salud a nivel regional" (Ayuntamiento de León, 2007:89; 2008:32). Mientras que en la gestión

2009-2012, se apoyó la instalación de tres nuevos parques en igual número de universidades, la Universidad Iberoamericana León, el Tecnológico de Monterrey campus León y la Universidad La Salle del Bajío, a fin de: 1) apuntalar el proyecto de hacer de León un "Centro Universitario y de Investigación de peso regional" (Ayuntamiento de León, 2010:5-6), 2) capitalizar los beneficios de contar con una periferia en proceso de industrialización en sectores de alta innovación y tecnología, 3) desarrollar nuevas tecnologías; y 4) apropiarse la coyuntura del Plan Estatal de Gobierno 2006-2012, la cual ofreció hacer del gobierno estatal el "sexenio de la educación", gracias a lo cual se concretaron campus como los del Instituto Politécnico Nacional (localizado dentro del Puerto Interior) o el de la UNAM (la Escuela Nacional de Estudios Superiores, al sur de la ciudad).

Así, en 2010 el gobierno local inició el apoyo de la construcción del parque Cien del Tecnológico de Monterrey; un año después, aportó 3 millones 750 mil pesos como primera partida de un total de 15 millones de pesos destinados a este proyecto. Lo que espera el gobierno local es que se impulsen nuevas vocaciones del municipio, como la biomecatrónica y la nanotecnología; así como fortalecer cadenas productivas entre empresas de la localidad; de tal manera que este parque ha incubado o apoyado 17 nuevas empresas en los giros de mecatrónica, *software*, salud y energía renovable (Ayuntamiento de León, 2011:4-8).

Desde 2010 el gobierno de León también sostiene el convenio de intención con la Universidad Iberoamericana León para la construcción de la Unidad de Innovación, Aprendizaje y Competitividad (inaugurada oficialmente en 2012), cuyo proyecto considera laboratorios de prueba y desarrollo de *software*, redes y robótica, microprocesadores,

de control y automatización, diseño asistido por computadora, conectividad, sistemas integrados de manufactura, biotecnología y nanotecnología, *neurobiofeedback*, incubadora de negocios; proyecto al que el gobierno local le aportó 3 millones 750 mil pesos (*Ibid.*, pp. 5 y 8).

Se espera que el proyecto de tecno parque con la Universidad La Salle Bajío, contribuya a la investigación y desarrollo tecnológico. En este caso, la universidad cuenta con la donación de un terreno municipal de cerca de 7 mil metros². Para el gobierno de León, estos tres proyectos representan los tecno parques que apoyarán la reorientación económica del municipio, con la misión de “*generar las condiciones para que las empresas de base tecnológica lleguen al municipio, colaborando para fortalecer el desarrollo económico regional*” (*Ibid.*, p. 4).

Adicionalmente, el gobierno de León trabaja en la generación del parque industrial Complejo de Innovación de Industrias Competitivas (CIIC), enfocado a ofrecer la infraestructura y servicios para la industria media, ofreciendo a la venta lotes industriales que suman 120 hectáreas, con certificación “AAA” de la Norma Oficial Mexicana NMX-R-046-SCFI-2005 (*Ibid.*, p. 5). Destinó recursos por 20 millones de pesos en infraestructura para el Fraccionamiento Ciudad Industrial y para reactivar el Parque Industrial de León (Ayuntamiento de León, 2009:100-101), ambos para todo tipo de industria (es decir, no son parques especializados). En tanto, la Escuela Nacional de Estudios Superiores de la UNAM, inaugurada en 2011, y el Campus II Bicentenario de la Universidad Tecnológica de León, se han sumado a esta nueva visión, ofreciendo la formación de profesiones en materia de *software*, robótica, biotecnología, nanotecnología, economía industrial y ordenamiento territorial.

Mientras la revocación económica de León tiene lugar, también se redimensionó su configuración urbana. A partir de 2008 la Zona Metropolitana de León quedó constituida por San Francisco del Rincón, Silao, Purísima del Rincón y el propio municipio de León (Gobierno del Estado de Guanajuato, 2008). La nueva zona metropolitana representa 33% de la población estatal, en espera de que en el año 2030 sume 50% de los 5 millones 270 mil habitantes de la entidad (Ayuntamiento de León, 2009).

Además de la densidad de población, esta zona metropolitana cuenta con amplios recursos económicos y de equipamiento urbano, los cuales se intentan potenciar con estrategias como la “Agenda de Competitividad” para consolidar la zona metropolitana (Ayuntamiento de León, 2011:9), además de proyectar el Eje Metropolitano León, a fin de conectar las ciudades de Silao y León, a través de los bulevares Torres, Morelos, Delta y Timoteo Lozano, con lo que el equipamiento urbano de peso regional se incrementa, no solamente por la validez en sí, sino porque quedan agregados de Silao a León: el Puerto Interior, un Aeropuerto Internacional, el campus del Instituto Politécnico Nacional, otro de la Universidad de Guanajuato, la Universidad Tecnológica de León, el Instituto Tecnológico de León, diversas áreas habitacionales discontinuas de la mancha urbana, la Universidad Iberoamericana, y un nuevo campus de la Universidad La Salle Bajío, entre otros.

De esta manera, el gobierno local mantiene la visión de hacer de León una ciudad de peso en el sistema de ciudades del país, empezando por la región donde se asienta, en donde resulta la principal economía, ahora revestida por una periferia en pleno proceso de re-industrialización, particularmente en el sector automotriz. Por cierto, explorando

desde 2010 la viabilidad del diseño automotriz, con el prototipo “Maya” de la empresa *Orvel Design Team*, del diseñador Eduardo Olivares (Eduardo Orvel),⁹ así como aportando el estudio “Análisis Estratégico para el Desarrollo de la Industria de Autopartes en el Municipio de León, Guanajuato, interesados particularmente en la cadena de valor y en las posibilidades de inversión para este sector (Ayuntamiento de León, 2011:10).

Junto con las economías emergentes en León, existe una política pública para hacer de León un centro de turismo para negocios, por ello el Ayuntamiento ha promovido y patrocinado diversos actos en los últimos años, a través de su Dirección de Economía (Secretaría de Economía antes de las reformas al Reglamento de la Administración Pública Municipal de 2011), algunos de los cuales se pueden observar en el Cuadro II.

Dados los ingresos por estas actividades, el gobierno reportó en 2011 una derrama económica de 9 mil 200 millones de pesos, el arribo de un millón de turistas y 3 millones de visitantes (Ayuntamiento de León, 2011:13); superando así lo reportado en los tres años de la administración anterior (2006-2009), cuando la derrama fue de alrededor de 2 mil 101 millones 908 mil pesos (Ayuntamiento de León, 2009:83).

En tanto, el gobierno local también promueve a la ciudad como un Centro Regional de Alta Especialidad Médica y de Diagnóstico, para lo cual invirtió 858 mil pesos en dos estudios de viabilidad de mercado regional, nacional e internacional: 1) “Turismo médico” y 2) “Clúster de salud” (Ayuntamiento de León, 2010:6). En particular, el primero describe el potencial de León para convertirse en un polo de “turismo médico”, las condiciones de oferta y demanda, así como las líneas de acción y estrategias de

promoción. Con esta base de información, se constituyó un comité en donde participan representantes de la Sociedad de Hospitales Privados del estado de Guanajuato y empresarios interesados en invertir; se promueve la certificación de los hospitales de la ciudad, a través de dicha Sociedad de Hospitales Privados; se constituyó, en 2011, el Consejo de Turismo Médico entre miembros del gobierno local y empresarios del ramo; y en general se adoptó la denominada Estrategia Nacional de Turismo Médico (Ayuntamiento de León, 2011:7).

No obstante esta estrategia de reorientación económica, el problema de la pobreza en León alcanza los 600 mil habitantes. Pero aún más, tal parece que el gobierno local no cuenta ni está generando los instrumentos necesarios para abatirla. De acuerdo con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en 2010 León ocupaba el quinto lugar en cuanto a municipios con mayor número de personas en situación de pobreza con 37.8% de su población total; superando a municipios como Tijuana, Juárez, Nezahualcóyotl y Toluca (CONEVAL, 2013). Así como la población con ingreso inferior a la línea de bienestar sumaron 45.2% del total municipal.

Por su parte, el Observatorio Ciudadano de León determinó que el gobierno local no cuenta con 46% de los mecanismos mínimos para propiciar un desarrollo social incluyente, vinculado con la integración étnica y social, equidad de género y lucha contra la pobreza; que de hecho apenas cuenta con 27% de cobertura en los elementos mínimos para

9. Además de contar con la asociación de Fabrizio Salerno, Oscar Guerrero, Sandino Sandoval, Alessandro Camorali y Daniel Cazares, con la experiencia de haber trabajado en Maserati, Ferrari, Alfa Romeo y FIAT, entre otras (www.orveldesign.com).

Cuadro II. Actos patrocinados y derrama económica en León.

	Número de asistentes	Derrama económica para la ciudad (millones de pesos)
Foro Internacional Desde lo Local 2009	Mil 200	10.3
Espectáculo "Flyers" 2009	70 mil	20
Torneo profesional de golf "Abierto Mexicano" 2009	7 mil 500	30
Festival Internacional del Globo 2010	300 mil	335
Rally Guanajuato 2011	71 mil	155
Poliforum de Negocios 2009 (congresos, exposiciones...)	2 millones	1,560
Torneo de la Amistad 2010 (distintas competencias deportivas)	26 mil	121
Motofiesta León 2010	15 mil motociclistas	108
Estruendo 2011 (acrobacia aérea)	80 mil	50

Fuente: Ayuntamiento de León (2009), Tercer informe de gobierno 2006-2009, II Rumbo Económico, pp. 83-87; Ayuntamiento de León (2011), Segundo informe de gobierno, pp. 13-14.

gobernar en este rubro (Observatorio Ciudadano, 2011:65). Así, recibió una calificación en rojo como responsable de la lucha contra la pobreza, como garante de los programas sobre autoempleo y empleo para habitantes en pobreza, como responsable del acceso al crédito para personas de bajos ingresos, de la coordinación con los otros niveles de gobierno y con organizaciones sociales para el combate a la miseria y seguridad alimentaria (*Ibid.*, pp. 79-82).

Estos datos ponen en entredicho los beneficios socioeconómicos que pudiera traer la revocación económica de León, a pesar de que para el gobierno local existe un trabajo paralelo de planeación,

grupos de enfoque, consultas ciudadanas, medición de satisfacción de ciudadanos, asambleas de barrio o consejos ciudadanos, entre varios otros mecanismos de participación y planeación.

Conclusiones

Una vez que el crecimiento concéntrico de las ciudades deja de ser útil como modelo de economías de aglomeración, dadas las deseconomías que genera (el costo de la fuerza laboral urbana, el precio del suelo, el transporte intraurbano y tráfico vial...), las

ciudades empiezan a volverse difusas y las redes territoriales surgen para aliviar las deseconomías de escala. Al margen de ciudades-región tan predecibles como Nueva York, Tokio, Londres y la ciudad de México, también hay ejemplos fuera de esta centralidad mundial, como los casos del Bajío mexicano y la ciudad de León, cuya organización territorial y económica alcanza dimensiones de una red territorial productiva, pero que nos hace ver que la ciudad-región es un fenómeno de difusión territorial de los procesos sociales, económicos y/o urbanos, y no necesariamente una ciudad donde se toman las decisiones de influencia mundial, dado que nuestro país y sus territorios se ubican en la periferia del sistema capitalista, con lo que sus ciudades están sujetas a las formas en que éste opera. No obstante, los vínculos con la dinámica económica exterior son evidentes.

Es interesante el proceso de reestructuración económica, urbana y de administración pública de León, emergente desde los años noventa, al marcar y ser parte activa de los cambios estructurales en la ciudad, el estado y el país. La *red territorial productiva* y la urbanización difusa que tienen lugar en el Bajío, es un proceso de visibilidad reciente en México. Es de sorprender que en una región de tradición agroindustrial, ahora se aprecie un conjunto de territorios unidos por diversos núcleos urbanos (como la zona metropolitana de León, o la ciudad capital de Guanajuato), por *clusters* especializados, encadenamientos productivos especializados, cuencas de empleo y por una economía de escala de carácter regional. En consecuencia, gracias al caso del Bajío mexicano, tenemos que una *red territorial productiva* es un conjunto de territorios unidos entre múltiples nodos, núcleos y cuencas productivas y de servicios, encadenados

por actividades especializadas y formando parte de alguna economía de escala a nivel regional; o bien, encadenados con múltiples sectores económicos y *clusters* territoriales distantes físicamente.

La gestión pública en Guanajuato para atraer y facilitar el asentamiento de las nuevas industrias fuera de las ciudades, en parques industriales, dotándolas de infraestructura carretera, de agua y electricidad, finalmente incentivó también la difusión urbana y el proceso de la red territorial productiva. Es decir, las acciones del gobierno estatal y de los municipios han sido parte sustantiva en la atracción de inversiones, en la reestructuración económica y en la reciente configuración territorial del Bajío. Sin embargo, cabe también una lectura más: regiones como éstas dejan ver que México es un país que solo administra los flujos e impactos de la inversión mundiales; en donde los gobiernos locales compiten por la atracción de la inversión; y que el país aún no alcanza la meta de hacer de sus ciudades, sus territorios y sus economías los ejes o vértices rectores en un medio global. Por el contrario, sigue siendo un territorio en el que las grandes empresas trasnacionales, nacionales y el propio sistema capitalista encuentran salida a sus recurrentes crisis de acumulación.

En términos conceptuales, la *desruralización* cobra más relevancia para explicar la revocación económica del Bajío y León, que los conceptos de *innovación* y de *nueva economía basada en el conocimiento*, de cuyo campo de conocimiento aún no se ancla el gobierno local, evidente en sus informes anuales, donde, en cambio, figura la noción de *desarrollo económico sustentable*, lo cual no representa un problema pragmático, pues al final la reconversión económica es un hecho, independiente del marco conceptual. Simplemente

hay que hacer notar que las causas apuntan más hacia factores externos que internos.

Ahora bien, en el caso de León y su estrategia de revocación económica, aunque auspiciada por las reformas económicas y administrativas nacionales de los años ochenta y noventa, en realidad cuenta con el interés de los actores empresariales y gubernamentales locales. El problema puede radicar en que el gobierno leonés está interesado en atraer empresas externas, lo que no necesariamente garantiza el interés y desarrollo del empresariado local; lo que a su vez puede entorpecer el engrane de los propósitos y esfuerzos entre el sector empresarial local, el gobierno de León, el gobierno estatal y el empresariado externo. Basta un ejemplo: ante la estrategia de apoyar el diseño automotriz propiamente leonés, ¿qué empresa producirá el prototipo?, ¿serán empresas leonesas las que hagan la inversión?, ¿venderán el diseño a las empresas automotrices trasnacionales?... Cualesquiera que sean las respuestas, no deja de ser interesante continuar observando este proceso regional.

Bibliografía

- AFP y Reuters (2005). "Anuncia GM el cierre de cinco fábricas en Norteamérica, en *La Jornada*, México, 28 de noviembre.
- Aguilar, A. (2002). "Las mega-ciudades y las periferias expandidas. Ampliando el concepto en Ciudad de México", en *Revista Eure*, vol. XXVIII, núm. 85, Santiago de Chile, pp. 121-149.
- Ayuntamiento de León (2011). *Segundo informe de gobierno, Ayuntamiento 2009-2012, Ricardo Sheffield Padilla, Presidente Municipal*, León, México.
- (2009). *Tercer Informe de Gobierno, Ayuntamiento 2006-2009, Vicente Guerrero Reynoso, Presidente Municipal*, León, México.
- (2007). *Primer Informe de Gobierno, Ayuntamiento 2006-2009, Vicente Guerrero Reynoso, Presidente Municipal*, León, México.
- Benko, G. y A. Lipietz (1994). "El nuevo debate regional", en Benko, G. y A. Lipietz (Comps.). *Las Regiones que ganan*. España: Ediciones Alfons El Magnánim, pp. 23-26.
- Bracamontes, Á. (2011). *Economía basada en el conocimiento*. México: El Colegio de Sonora.
- Delgado, J. (2003). "La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad región", en *Revista Sociológica*, enero-abril, año 18, no. 51, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, México, pp. 13-48.
- Delgado, J., C. Téllez, y J. Arellanes (2004). "¿Territorios de la globalización, o territorios de la crisis? La desruralización en México y la Región Centro", en Collado, C. (Coord.). *Miradas recurrentes. La ciudad de México en los siglos XIX y XX*, Tomo II, México: Instituto Mora y UAM (Historia Urbana y Regional), pp. 378-401.
- Dematteis, G. y F. Governa (1999). "From urban field to continuous settlements networks european examples", en *Problems of megacities: social inequalities, environmental risk and urban governance*, Aguilar, A. y Escamilla, I. (editores), México: UNAM, Commission of Urban Development and Urban Life (IGU), pp. 543-556.
- DGDEI (2004). *Guía de negocios para inversionistas 2003/2004*, Dirección General de Desarrollo Económico de Irapuato (DGDEI), Irapuato.

- Fröbel, F. J. Heinrichs y O. Kreye (1981). *La Nueva división internacional del trabajo. Poro estructural en los países industriales e industrialización de los países en desarrollo*. México: Editorial Siglo XXI.
- Gobierno del Estado de Guanajuato (2008). "Convenio para la constitución de la Zona Metropolitana de León", en *Periódico Oficial*, número 83, Tercera Parte, 23 de mayo.
- (2003). *Líderes de opinión, Informe Especial*, México.
- INEGI (2010). *Censo de Población y Vivienda*, México.
- (2009). *Censos Económicos 2009*, México.
- (2000). *Censo de Población y Vivienda*, México.
- (1990). *Censo de Población y Vivienda*, México.
- (1970). *Censo de Población y Vivienda*, México.
- Karl, P. (1998). "La respuesta de la economía urbana al Tratado de Libre Comercio de América del Norte: planificar para la competitividad", en Alicia Lindón (Coord.). *Economía, Sociedad y Territorio*, Vol. I, Núm. 4, julio-diciembre, México: El Colegio Mexiquense.
- Kunz, I. (1991). *Los sistemas de asentamientos en México*, Facultad de Arquitectura, UNAM, Tesis de Doctorado, México.
- La Jornada* (2006). "Eliminará Ford hasta 30 mil empleos y cerrará 14 plantas", en *La Jornada*, México, 24 de enero.
- Mejía, N. (2004). "El impacto de las políticas regionales en el desarrollo urbano municipal de Celaya, Guanajuato de 1980 al 2004", Ponencia en mesa de trabajo *Ciudades y Desarrollo Económico del Corredor Industrial Abajeño*, CEGH-El Colegio de Michoacán A.C., 21 de septiembre.
- Observatorio Ciudadano del Municipio de León (2011). *Resultados de la segunda verificación al gobierno municipal de León de los Aldama, Guanajuato. Administración 2009-2012*, León, México.
- Precado, A. (2004). *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI. Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*. España: Editorial Síntesis.

Rothstein, J. S. (2004). "Creating lean industrial relations: general motors in Silao, México", en *Competition and Change*, vol. 8, número 3, septiembre, Taylor & Francis Ltd, pp. 203-2021.

Scott, A. (2002). *La globalización y el ascenso de las ciudades-región*. EUA, Los Ángeles: UCLA. Traducción de Juan Antonio Gadea.

Téllez, C. (2009). *Modernas localizaciones industriales y urbanización difusa*. Zamora: El Colegio de Michoacán.

——— (2007). "El Bajío hacia el fenómeno de las ciudades-región y red territorial. Aglomeraciones y nuevas estrategias productivas", en García Ballesteros, A. y M. L. García Amaral (Coords.). *Un mundo de ciudades*. España: GeoForum, pp.136-138.

Zúñiga (2003). "Empresas nacionales prácticamente excluidas del comercio internacional", en *La Jornada*, México, 28 de junio.

Fuentes electrónicas

- Autonews Mexico (2005). "Noble, summitomo in Silao plant joint venture", en revista electrónica *Autonews Mexico*, [www.autonewsmexico.com: 2 de noviembre de 2005].
- CONEVAL (2013). Análisis y medición de la pobreza, Medición de pobreza en México 2010 a escala municipal, 22 de mayo, www.coneval.gob.mx/Medicion/Paginas/Medici%C3%B3n/Informacion-por-Municipio.aspx

Entrevista

- Martínez, Adriana (2011). Coordinadora de estudios y políticas científica y tecnológica, Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Guanajuato (Concyteg), entrevista 24 de noviembre, León, Guanajuato.