



Región y Sociedad

ISSN: 1870-3925

region@colson.edu.mx

El Colegio de Sonora

México

Serna Jiménez, Alfonso

Industria y territorio rural: la constitución de un corredor agropecuario e industrial en el estado de
Querétaro

Región y Sociedad, vol. XXII, núm. 48, mayo-agosto, 2010, pp. 77-111

El Colegio de Sonora

Hermosillo, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10214692003>

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

redalyc.org

Sistema de Información Científica

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

Derechos reservados de El Colegio de Sonora, ISSN 1870-3925

Industria y territorio rural: la constitución de un corredor agropecuario e industrial en el estado de Querétaro

Alfonso Serna Jiménez*

Resumen: Los municipios de Ezequiel Montes y Cadereyta se han vuelto un punto de referencia en el análisis de los procesos territoriales de Querétaro, pues han constituido un lugar de actividad primaria vigorosa. Capitales agroalimentarios los han reconocido como un ámbito favorable para la producción avícola, y han invertido en granjas muy tecnificadas en sus territorios rurales, así como en sus vecinos Colón y Tequisquiapan. Estos cuatro municipios han configurado un corredor agroindustrial que ha atraído a maquiladoras y procesadoras de alimentos, entre otras, y es parte de la organización actual del estado, sobre todo ante la desconcentración industrial de la ciudad capital. El objetivo del artículo es destacar la configuración paulatina de un corredor económico distinto a los constituidos por parques industriales y localizado fuera de los corredores nacionales.

Palabras clave: corredores, rural, agropecuario, urbanización, industria, Querétaro.

* Profesor de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Autónoma de Querétaro (UAQ), México. Correspondencia: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UAQ. Centro Universitario, Cerro de Las Campanas s/n, colonia Las Campanas, C. P. 76010, Querétaro, Querétaro, México. Teléfono (442)192 1200, extensión 5420. Correo electrónico: serna@uaq.mx

Abstract: Ezequiel Montes and Cadereyta are two municipalities characterized by a vigorous primary sector which have, therefore, become a reference point for the analysis of territorial processes within the state of Queretaro. The presence of agricultural capital invested in highly technified farms for food production located within their rural territories have lead to their recognition as a favorable environment for the production of poultry, as well as in the municipalities of Colón and Tequisquiapan. These four municipalities have thus configured an agroindustrial corridor which has attracted food processing and assembly plants, among others, and is part of the Querétaro's current organization, particularly in the face of the capital's industrial decentralization. The purpose of this article is to point out the ongoing configuration of an economic corridor distinct from those constituted by industrial parks and located outside the national economic corridors.

Key words: corridors, rural, agricultural, urbanization, industrial, Queretaro.

Introducción

México, como gran parte del mundo, ha vivido en las últimas décadas un proceso de urbanización, distinguido por la concentración en lugares de características metropolitanas. En fecha más reciente, también en casi todos los ámbitos urbanos del planeta, impera otra tendencia en el crecimiento de las metrópolis, la constitución de centros urbanos menores en torno a las ciudades, que se han convertido en receptores de población y de inversiones económicas diversas.

Esta tendencia ha estado asociada a los modelos de producción manufacturera que han desconcentrado sus actividades hacia otras zonas, como las rurales, y con ello las articulaciones urbanas se han extendido para formar una concentración policéntrica. La emergen-

cia de estos subcentros, no obstante tener vínculos con las grandes urbes, también ha mostrado comportamientos económicos que no necesariamente están subordinados a ellos, más bien a uno un tanto ajeno y diferente al de los procesos de las metrópolis. En las líneas siguientes se presentará el surgimiento de un corredor agropecuario e industrial en el centro de Querétaro, como resultado de la división espacial del trabajo, debido a los efectos del ritmo creciente de la actividad económica y de las ventajas de su localización, así como por la conjunción de las políticas públicas hacia la infraestructura y el equipamiento y por el papel de los agentes económicos y los capitales instalados ahí, esto con el objetivo de aportar al conocimiento de las expresiones territoriales nuevas en esta entidad.

El territorio y los corredores en la estrategia del desarrollo económico

Entre las perspectivas en torno a las expresiones de la urbanización, una relacionada con sus ámbitos de influencia la constituyen las franjas periurbanas o rururbanas, referentes a las funciones que realizan las periferias de una gran ciudad, y que pueden entenderse como una zona de transición o de encuentro entre lo rural y urbano. La periurbanización tiene varias manifestaciones, según los procesos de los espacios urbanos.¹ En general, en México ocurren dos complementarias: a) cuando el modelo urbano industrial, al desarrollarse, generó desigualdades sociales y regionales, lo cual atrajo a población rural a asentarse de manera irregular en la periferia de las ciudades y b) cuando la densificación alta de las urbes, producto de la situación anterior, entre otras, llevó a un proceso contraurbaniza-

¹ Algunos enfoques con los que se identifica a este fenómeno son suburbanización, desconcentración y redistribución demográfica, rurbanización y reestructuración regional de la economía y el espacio. No obstante, hoy se identifica de manera general al proceso como periurbanización, concepto retomado de los trabajos franceses y se refiere a la extensión continua de la ciudad y a la absorción paulatina de los espacios rurales; es donde se realizan las prácticas agrícolas (agricultura urbana y periurbana) y pecuarias ligadas a los mercados urbanos, y se incorporan otras actividades productivas no necesariamente primarias (Ávila 2001, 109).

dor en el que se tomó su periferia para asentamientos de población y otros usos urbanos.

Este segundo proceso corresponde a las manifestaciones contemporáneas de las grandes ciudades y metrópolis, cuya expansión, a través de la desconcentración, ha generado el crecimiento de ciudades medias y pequeñas, como un rasgo en el sistema urbano mexicano, con ciertos armazones construidos lentamente que han articulado a polos y regiones. Asociada a este proceso, también está una expansión de las periferias urbanas, las cuales han tendido a ampliar la influencia de la urbanización por el territorio, y en ocasiones confunden el paisaje rural con el urbano y también a veces son más rurales que urbanas, es decir, contienen una gran diversidad. Esta ampliación de las fronteras urbanas o de los puntos de contacto, entre estos dos ámbitos, sin duda está reflejando características nuevas de lo rural por su relación constante con los centros urbanos. Se podría afirmar, de acuerdo con Blanca Ramírez, que existe una diferenciación y hasta fragmentación de la realidad rural, que depende del grado y la forma de vinculación o cercanía con la ciudad, y de los procesos y actividades que también se relacionan con ella (2005, 62).

No obstante, la influencia de lo urbano trasciende la contigüidad geográfica y de sus periferias, y lo mismo sucede con la noción de lo rural en cuanto a las labores agropecuarias y la presencia de campesinos. La ruralidad, en la época actual, se significa por tener actividades económicas diversas y funciones que la distinguen de la perspectiva exclusiva de lo agrario, y de que sus cambios se deben sólo a la expansión física de los centros urbanos. Las experiencias de lo denominado “nueva ruralidad” y el enfoque territorial del desarrollo rural convergen en superar la visión de que éste se cimienta sólo en el crecimiento agropecuario. El enfoque territorial rescata la importancia de los vínculos urbano-rurales y la relación de éstos con mercados dinámicos, así como el fortalecimiento de los gobiernos locales (Schejtman y Berdegué 2004, 4).

De forma paralela, este enfoque reconoce que, en el ámbito de los procesos económico-globales, lo rural se define como “el territorio construido a partir del uso y apropiación de recursos natura-

les, donde se generan procesos productivos, culturales, sociales y políticos, nacidos del efecto de localización y apropiación territorial que se desprende de que los recursos naturales son factores de producción localizados". Pero su espacio de influencia es amplio, sobre esto se señala: "lo rural incorpora áreas dispersas y concentraciones urbanas, que se explican por su relación con los recursos naturales, comprende una amplia diversidad de sectores económicos interdependientes, involucra dimensiones económicas y no económicas, establece relaciones funcionales de integración con lo urbano y se fundamenta en una visión territorial" (Echeverri 2001, 1-2).

Esta propuesta refiere a una concepción nueva de lo rural, que propone suplantar la perspectiva sectorial que ha permeado en la planeación de los gobiernos nacionales, así como preparar a los territorios rurales y sus agentes a participar en los mercados globales, reconociendo sobre todo como fuentes importantes a la naturaleza y el conocimiento. Pérez y Llambé dicen que no sólo los países o sus empresas compiten en esos mercados, sino también los territorios subnacionales; por lo que las ventajas y desventajas de ellos deben formar parte de una estrategia de desarrollo (2007, 55).²

Javier Delgado asienta que, de acuerdo con Friedmann, la configuración del territorio de la ciudad y de sus funciones económicas ha pasado por cuatro estadios históricos:

el primero, que se refiere al paso de la ciudad preindustrial al segundo, con la aparición de una periferia masiva —y por consecuencia de un centro— apenas prefigurada por el faubourg medieval. El tercero lo ocupa la metrópolis que todos conocemos: terciarización del núcleo central, nuevos distritos de comercio y servicios públicos en las áreas intermedias, creación de un anillo periférico, conurbación de los poblados cercanos y suburbaniza-

² Al respecto abundan: "A fin de competir, las actividades rurales de transformación tienen que modernizarse o desaparecen. Esto genera dos efectos. Por una parte, a medida que la producción no-agrícola se orienta a los consumidores urbanos, la población rural tiende a convertirse en multiespacial (entre el campo y la ciudad), dependiendo cada vez más de los mercados de trabajo, de las remesas de dinero, del comercio, y de las redes sociales urbanas. Por otra parte, sólo las actividades rurales que cuentan con ventajas comparativas vis-a-vis las urbanas logran sobrevivir" (Ibid., 56).

ción. El cuarto estadio bien podría expresar los territorios de la revolución informática o, tal vez, de las corporaciones transnacionales. Se trata esencialmente de un reordenamiento regional alrededor de las metrópolis ya dominantes que refuerzan sus lazos transregionales (1998, 49).

En lo relativo a las ciudades, también destaca la presencia de corredores como parte del paso de un “urbanismo industrial” a un “urbanismo de la terciarización”:

Así, como es posible asociar ciertos proyectos urbanos a la tercera fase de Friedmann (conurbaciones, terciarización central, grandes equipamientos públicos y privados, construcción de un anillo periférico), las obras que caracterizan a la cuarta etapa están constituidas por grandes redes de infraestructura, entre las que destacan los transportes, el abastecimiento de agua y energía y el desalojo de aguas residuales (Dupuy 1991). Debido a la forma de red de esas infraestructuras, el esquema territorial característico de la cuarta fase es el de corredor a diferencia del sistema de ciudades típico del urbanismo industrial (*Ibid.*, 89).

En concordancia con esta representación, existen propuestas teóricas que postulan que la difusión y expansión urbanas implican flujos de personas, bienes, capitales e información. Para ello, la red del sector comunicaciones y transportes junto con la de centros urbanos desempeñan un papel central en la concreción del desarrollo. Según Delgado, en esta perspectiva hay tres elementos que aparecen de forma indistinta a lo largo de la historia: la ciudad, el transporte y el desarrollo regional. Afirma que a mediados de la década de 1950, la investigación sobre el tema seguía tres líneas básicas:

Una primera que analiza la relación entre el centro de la ciudad y su periferia, y que incluye el estudio de los *commuters* y la evolución histórica de los transportes; una segunda que atiende la relación de la ciudad con su región a partir de la cobertura regional de los autobuses; y una tercera, que estudia el intercambio entre ciudades (*Ibid.*, 27).

Este enfoque del transporte como estructurador del espacio urbano y regional tendría un aporte fundamental en los años sesenta, con los llamados “ejes de desarrollo”, propuestos por Pottier, que en momentos diferentes han tenido amplia aceptación en las tareas de planeación de varios países. Sobre éstos, Barrios señala:

Según Hermansen, fue el geógrafo Pottier (1963) uno de los primeros teóricos en establecer que el desarrollo económico tiende a propagarse a lo largo de las principales rutas de transporte que unen los centros más importantes y, por lo tanto, se manifiesta en trayectorias geográficas lineales. Pottier mostró, además, que ese proceso tiene un carácter acumulativo que tiende a ser más fuerte en los puntos en que se cruzan dos rutas, dando lugar a efectos de empalme (1974, 84, citado en Barrios 2002, 18).

Caravaca reconoce que en Europa los espacios dinámicos, formados a lo largo de las vías que unen las aglomeraciones urbanas principales y a éstas con otros ámbitos emergentes, han dado lugar a la configuración de dichos ejes. Menciona que el interés de las empresas por mantener gran acceso a las infraestructuras y servicios, así como los contactos con abastecedores y clientes, “explica que se localicen nuevas actividades a lo largo de los principales corredores de transporte multimodales, formando verdaderas redes de núcleos interrelacionados y especializados en actividades diversas” (1998, 18, citado en Barrios 2002, 18). Lucena, para el caso de Brasil, apunta que los corredores de transporte, utilizados en forma adecuada pueden tener un papel estratégico para acelerar el desarrollo económico y social de las regiones periféricas. Los denomina “ejes de desarrollo integrado”, para los cuales “una red vial se constituye en un componente fundamental de una acción integrada multisectorial. La construcción de una red vial asfaltada o una red ferroviaria moderna, articulada a factores estratégicos, altera los patrones de desarrollo de áreas menos desarrolladas, generando beneficios derivados y ventajas comparativas” (1995, citado en Inostroza y Bolívar 2004, 158).

Otro enfoque es el de los corredores, entendidos como una política o estrategia derivada de una valorización teórica, que reconoce

al territorio como actor preponderante en el desarrollo junto a la innovación y la formación de capital social. Sobre esto se afirma:

Esta concepción considera que el territorio, en íntima convivencia con la innovación tecnológica, en especial con las técnicas de producción, con la generación de infraestructura de comunicación y el acopio y utilización de la información técnica y cultural; y con el desarrollo del transporte expedito, entre otros, forman parte de las condiciones imprescindibles para la obtención de ventajas competitivas a escala internacional, regional y subregional (*Ibid.*, 154).

En torno al mismo tema, pero con una perspectiva dinámica y activa, en un documento sobre el ordenamiento territorial, el gobierno francés planteó:

Durante el último decenio, el territorio ha dejado de ser un simple patrimonio (según la visión agraria del territorio) o un lugar de regulación de relaciones sociales (según una visión administrativa del espacio). Nosotros vemos cada vez más un cuadro creador de organización, una estructura activa y no más un simple espacio que utilizamos para alojar inversiones eventuales o para construir una infraestructura (*Datar 2000*, citado en *Ibid.*, 156).

Para Inostroza y Bolívar, los corredores también pueden considerarse como estrategias o políticas aplicadas por actores diferentes con fines disímiles: “las empresas transnacionales (los pueden considerar) para su expansión; las regiones o subregiones para impulsar procesos integrales modernos de desarrollo y defensa; y, las organizaciones nacionales y locales, con el fin de implementar formas protegidas de desarrollo frente al proceso de mundialización”. Al hablar de lo que llaman “corredores bioceánicos”,³ señalan que de ser territorios creados “naturalmente” tienden a “convertirse en

³ Entendidos como un puente terrestre a través de un continente que une mercados separados por océanos (*Ibid.*, 158).

proyectos o políticas desarrolladas en todas las regiones del mundo como consecuencia de la tendencia hacia la mundialización. En este sentido, el carácter localizado de los procesos de acumulación, de innovación y de formación de capital, parece enmarcarse en nuevas concepciones teóricas que valorizan la competitividad territorial” (2004, 155-156). Al respecto abundan:

Considerados como políticas, los corredores bioceánicos son ideas, programas o proyectos promovidos por diversos actores internacionales entre los cuales están los gobiernos, las grandes empresas transnacionales y, en alguna medida, los ciudadanos locales. Estas políticas se inscriben en el análisis estratégico sectorial y organizacional que lleva a la formación de clusters, de nuevas Ciudades Científicas y Tecnológicas (*Tech cities*) (*Ibid.*, 159).

Vistos los procesos productivos y su localización como parte de un sistema complejo, se tiene que, de manera paralela a las dinámicas urbanas y rurales, la competitividad es un factor que en el modelo económico contemporáneo tiene una relevancia indudable, en la cual los corredores son parte de la capacidad para participar en la economía de mercado. En efecto, la ubicación espacial de la producción es de suma importancia para el logro del crecimiento y la rentabilidad. En esta línea, Krugman señala que la característica geográfica de la economía que más salta a la vista es la concentración industrial en ciertas regiones, como evidencia de que hay rendimientos crecientes. Para explicar la localización espacial, plantea que debido a la existencia de fuertes economías de escala, un productor tratará de surtir la demanda nacional desde un punto donde la local sea grande, con el fin de reducir sus costos de transporte. El punto donde se presenta este equilibrio es el lugar donde se localice el mayor número de empresas de la industria (Krugman 1991, citado en Soriano 2008, 12-13). También, con base en Marshall, Krugman encuentra que cuando las compañías se agrupan en torno a clusters pueden aprovechar las ventajas que brindan las economías externas, es decir, las de escala que se presentan como industria y no necesariamente como empresa individual. Según las razones siguientes, un cluster puede ser más eficiente que una em-

presa aislada; constituye una fuente abundante de trabajadores con habilidades especializadas, suministro y variedad de insumos a bajo costo específicos a la industria y derramas de conocimiento⁴ (citado en Soriano 2008, 13).

En la competitividad, desde la perspectiva de Porter, el reto consiste en tomar medidas para elevar la productividad de un país a partir de una escala microeconómica, lo cual se logra mediante la innovación y la competencia entre las empresas. Ésta, así como los lazos de cooperación entre las compañías que forman parte de una cadena productiva, ocurre en relación con cuatro dimensiones o ventajas competitivas: a) las condiciones de la demanda, las cuales deben ser especializadas y sofisticadas para así mejorar el producto; b) los sectores afines y auxiliares, los que estando en la cadena productiva permitirán mejorar la posición de la empresa; c) las condiciones de los factores, como los recursos humanos y capitales, infraestructura física, administrativa, científica y de información, así como recursos naturales y d) la estrategia, estructura y rivalidad de las empresas, puesto que sólo las que inviertan constantemente en mejoramiento e innovación podrán mantenerse (Porter 1999, citado en Soriano 2008, 9-10).

Porter aduce que la mejor manera para elevar la competitividad e innovación de una empresa es a través de los clusters industriales, entendidos como un conjunto de compañías e instituciones geográficamente cercanas entre sí, ligadas por intereses comunes y con actividades complementarias. Su propuesta, en principio, se orienta a cambiar el enfoque del uso de las ventajas comparativas por el de las competitivas, a las que considera como determinantes en la competitividad de un país (*Ibid.*, 9-11).

⁴ Desde Marshall, el concepto de economías externas ha estado unido a la realidad de la concentración espacial. Dio tres razones por las que a un productor le podría resultar ventajoso situarse cerca de otros de la misma rama: a) una industria concentrada geográficamente podría mantener localizados a los proveedores locales de factores de producción; b) una concentración de empresas en las que se contratará a trabajadores de la misma especialidad ofrecería un fondo común de mano de obra, en el que sería mucho menos probable que ellos se quedaran sin empleo si a su empresario le fueran mal las cosas, y más seguro que las empresas encontraran fácilmente mano de obra si el negocio marchara sobre ruedas y c) la proximidad geográfica facilitaría la propagación de la información (Fujita, Krugman y Venables 2000, 28).

Una cuestión recurrente sobre las economías externas es su alcance, tanto en el empleo como en los productores. Al analizarlas, Fujita et al. entre los productores que decrecen con la distancia, descubrieron que ejercen una fuerza centrípeta que arrastra el empleo hacia los distritos financieros concentrados, al tiempo que mantienen una estructura de trabajadores que requieren espacio vital, por lo que deben desplazarse a diario a estos distritos comerciales. Sin embargo, también la cercanía a ellos implica costos de transporte y alquiler del suelo, lo que además se traduce en una fuerza centrífuga hacia sitios de alquiler bajo y alejados de las concentraciones, lo que puede llevar a la emergencia de estructuras urbanas policéntricas, más parecidas a las áreas metropolitanas contemporáneas de los países centrales, que al modelo monocéntrico (2000, 32).

Con base en las perspectivas y propuestas revisadas, a continuación se destaca la presencia de los corredores económicos como una expresión del orden territorial, a través del análisis de Ezequiel Montes, Cadereyta, Colón y Tequisquiapan; los cuales, por lo que representan sus procesos económicos, constituyen sitios de actividad primaria importante que, en conjunto con otras empresas manufactureras ligadas al agro y al trabajo de maquila, han configurado un corredor agropecuario e industrial, que en un contexto más amplio ha sido resultado de la división espacial del trabajo establecido en el estado por las circunstancias nuevas de lo urbano, así como por el ritmo creciente de la actividad económica de los municipios mencionados y de las ventajas de su localización.

La emergencia de un corredor en Querétaro

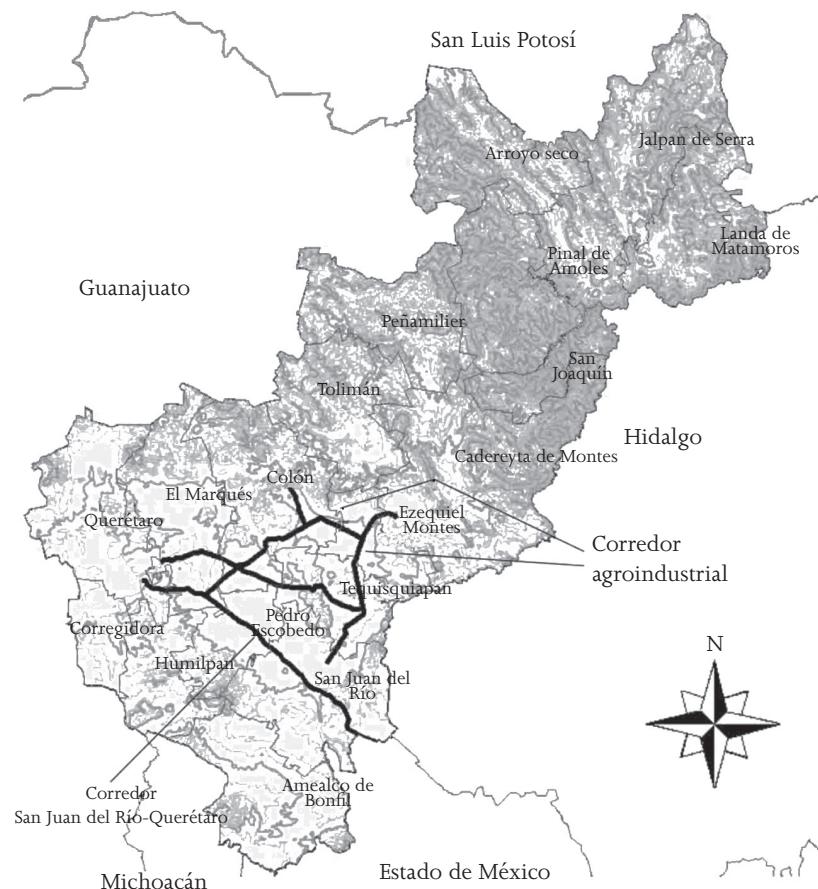
Querétaro, ubicado en el centro de la república mexicana, y cuya capital está a 250 kilómetros de la Ciudad de México, concreta un modelo de desarrollo que ha privilegiado a la ciudad como sitio de aglutinación de la actividad económica, por tanto cuenta con la mejor infraestructura y equipamiento del estado. Esta condición, si bien tuvo una línea más endógena en los años cuarenta y cincuenta, fue reforzada después por instrumentos de la administración

pública, de los que destaca el esfuerzo por desconcentrar las zonas metropolitanas principales del país en la década de 1970 (Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey) por medio de los decretos de descentralización industrial emitidos en 1971 y 1972, que ofrecían incentivos fiscales a las industrias que se instalaran fuera de dichas zonas (Miranda 2005, 422). La estrategia fue complementada por una perspectiva regional a través de la postulación de bases y lineamientos para la política económica regional y programas de inversión pública a mediados de los años setenta, que en cada estado llevó a establecer zonas prioritarias para la industrialización y el desarrollo fuera de las urbes centrales. En el decenio siguiente, la concentración en las ciudades grandes y medias continuó, sobre todo en los centros del subsistema urbano de la Ciudad de México, y fue cuando se estableció el Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la Región Centro, cuya meta era disminuir la centralización de las actividades económicas en la urbe, orientando el crecimiento hacia las entidades del centro, entre ellas Querétaro (Garza 2003, 59 y 78).

Si bien en las metrópolis principales del país ha habido bajas relativas, las manifestaciones de crecimiento persisten hacia las periferias o desde la perspectiva megalopolitana, las urbes que rodean a la Ciudad de México han seguido creciendo y reproduciendo el modelo concentrador y expansivo. Asimismo, y a pesar de los esfuerzos a escala estatal, la población y la actividad económica han continuado aglutinándose en los centros urbanos queretanos. La mejor expresión de este modelo está en San Juan del Río y Querétaro, y ha configurado un corredor industrial con un *hinterland* de amplio espectro, que también incluye territorios de El Marqués, Pedro Escobedo y Corregidora (véase figura 1), el cual ha resultado polarizador y generado desigualdades con los municipios del sur y del norte, sobre todo con los predominantemente rurales.

Ha habido discusiones sobre la situación de la ciudad de Querétaro respecto al crecimiento megalopolitano de la capital del país, en el tenor de si es parte de los procesos de ésta o si sus articulaciones y expresiones se inclinan más hacia el Bajío. Un trabajo sobre el corredor Irapuato-Celaya-Salamanca, en Guanajuato, llamado “la

Figura 1
Corredores industriales del estado de Querétaro



Fuente: elaboración de Carlos Alberto Núñez Ortiz con el sistema IRIS del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, INEGI.

“possible ciudad-región”, reconoce en su zona ampliada que Querétaro, a diferencia de otras ciudades de fuera de Guanajuato, estaría más conectada con el Bajío, lo cual, con base en Delgado, coincidiría en que no termina por consolidarse del todo con la zona metro-

politana de la Ciudad de México (ZMCM), aunque se haya insistido en verla como parte funcional de esa región central del país (Téllez 2004, 159). Otro estudio, al trabajar sobre las “periferias expandidas” de la ZMCM, observa al norte de ésta una multitud de subcentros urbanos a lo largo de un corredor hacia la carretera a Querétaro, a los que llama “periferia metropolitana interior”, pero que no llega a dicha entidad. De esa manera, si bien hay varios emplazamientos industriales en dirección al norte, la corona regional no cubre más allá del estado de Hidalgo (Aguilar 2002).

En esta discusión, habrá que ver la dinámica de otra forma, pues por un lado la importancia industrial del municipio de San Juan del Río es poco reconocida en los análisis de la megalópolis de la Ciudad de México, pese a su mayor cercanía física con ella, y en su lugar se considera más a Querétaro; y por otro, la importancia económica y territorial de San Juan del Río se incrementa si se incluye como parte de un corredor industrial que tiene a la zona metropolitana de Querétaro en el otro extremo, que en conjunto con otros municipios albergan la mayor cantidad de establecimientos manufactureros y de valores del estado; también, habrá que prestar atención a lo señalado por Delgado, respecto a que la ciudad de Querétaro representa perfiles diversos, entre ellos constituye un punto de articulación entre varias regiones y corredores industriales entre la capital de la nación y el Bajío y occidente del país, que identifica como un centro articulador “entre regiones con un intersticio importante”.⁵ En esa dirección, tal vez la perspectiva menos polémica es ver los procesos económicos de Querétaro como una parte articuladora de un corredor industrial amplio entre la Ciudad de México y bifurcaciones hacia el centro, norte y occidente del país, sin soslayar su propio crecimiento regional.

⁵ Delgado señala que, en términos generales, se puede ubicar el surgimiento de las ciudades medianas dentro de ciertos armazones, de acuerdo con tres tipos de articulación transregional: a) una directa de contigüidad entre dos regiones vecinas, como la existente entre la central y el golfo o entre el Bajío y Guadalajara; b) una discontinua, con un gran vacío subregional entre dos regiones fuertes, como la ubicada entre la central y el hinterland de Monterrey y c) una entre dos regiones con un intersticio importante, como el caso de Querétaro, entre la central y Guadalajara, que le confiere un rol de centro articulador (Delgado 1998, 69).

Desde los años ochenta, el crecimiento de la entidad fue expansivo y rebasó sus límites; en la década siguiente, llevó a constituir lo que oficialmente se reconoció como la zona metropolitana de la ciudad de Querétaro, integrada por las cabeceras de Corregidora, El Marqués, Querétaro y el norte del municipio de Huimilpan. Esta expresión, más la del corredor industrial Querétaro-San Juan del Río son reflejo de una urbanización creciente que ha constituido un área de influencia importante en el sur y el poniente del estado, y por otra parte ha influido en las manifestaciones urbanas de otros ámbitos territoriales, en concreto en los municipios de Colón, Ezequiel Montes, Cadereyta y Tequisquiapan.

En efecto, en estos últimos existe una dinámica particular, cuyos centros tienen un enlace menos importante con la urbe queretana y con el corredor Querétaro-San Juan del Río, y a su vez han constituido uno especializado en agroindustrias, amén de tener otras ramas en la manufactura y el comercio.

En un estudio previo⁶ se consideró a las cabeceras de Ezequiel Montes y Cadereyta como un territorio bisagra,⁷ que han desempeñado un papel particular en la dinámica del estado, como un área en la que sus actores, con base en los procesos económicos y sociales, han ido construyendo su importancia como un nodo a partir de las condiciones de frontera agrícola y a través de la carretera federal que comunica con la parte norte, constituida en un eje que permitió profundizar las relaciones comerciales con la zona conocida como Sierra Gorda. Para los municipios del sur y el poniente ha significado un espacio favorable para la localización industrial, donde las condiciones son mejores para ciertas actividades manufactureras y

⁶Vale aclarar que el presente es un análisis que explora una interpretación hipotética planteada en Serna (2006). En dicha fuente, Ezequiel Montes y Cadereyta formaban una región, Tequisquiapan y Colón integraban otra más amplia. La convergencia de estos cuatro municipios en algunos procesos llevó a conjeturar que podrían constituir una región diferente.

⁷ Delgado señala al término “región bisagra” como propio de los geógrafos cuando aluden a articulaciones territoriales por ejes y que los historiadores han aplicado a ciertas épocas, en lo que se conoce como “la teoría de los tiempos ejes, que otros han llamado châniere historique, como algo que encaja, embona y a la vez gira, algo como un eslabón que es también revolución, algo que permite abrir y cerrar, terminar e iniciar, que es fin de una época y el principio de otra” (Mc Gowan 1991, citado en Delgado 1998, 73).

agroindustriales. Así, dichas cabeceras han sido fundamentales para la compra y venta de bienes y una puerta para otros vínculos económicos, de ahí su denominación de bisagra, pues han articulado procesos propios con el norte y el sur, y han sido un puente entre esos dos extremos de la entidad. Colón y Tequisquiapan encuentran asociaciones con Cadereyta y Ezequiel Montes, aunque también se les consideró parte de otra región, gracias a su posición geográfica, características fisiográficas y funciones económicas respecto a los procesos regionales analizados.

La evolución de la implantación de establecimientos industriales y comerciales desde los años ochenta, en la que estos cuatro municipios comenzaron a tener presencia importante, presenta una perspectiva de cómo se fue configurando un corredor en ellos. Si bien es cierto que todavía es muy fuerte la concentración de actividades de los sectores secundario y terciario en los municipios del corredor Querétaro-San Juan del Río, es importante resaltar la disminución paulatina pero constante en sus números relativos entre 1988 y 2004. En contraparte, la reducción de la concentración urbana manifiesta un incremento de los establecimientos comerciales e industriales en el grupo formado por Tequisquiapan, Ezequiel Montes, Cadereyta y Colón (véanse figuras de la 2 a la 4).

Como efecto de la crisis del modelo de producción masiva, ocurre la relocalización de industrias, por lo general en lugares de regulación más laxa y de fragmentación de los procesos productivos, con el propósito de reducir costos y ganar competitividad, mediante la contratación de fuerza de trabajo más barata, con jornadas más largas y con productividad equivalente a la de los países desarrollados (Borja y Castells 2000, 27; De la Garza 1994, 49).

Además, el cambio en la estrategia de localización de la planta productiva en el estado indica una modificación en la propensión concentradora y una tendencia a la integración más amplia de los ámbitos territoriales, que habían permanecido en una dinámica económica más endógena. De esa manera, la participación de los municipios situados al norte del corredor Querétaro-San Juan del Río es creciente, y han configurado uno parecido al propuesto por Friedmann para la cuarta fase de la ciudad. Debido a la forma de red, el esquema territorial característico de la “cuarta fase” es el de

“corredor”, a diferencia del sistema de ciudades típico del urbanismo industrial. Si bien, Delgado alude a los estadios históricos de la ciudad propuestos por Friedmann, para explicar la formación de corredores transregionales en México (1998, 89), en este caso se podría hablar de uno interregional.

El crecimiento de Tequisquiapan en cuanto a las instalaciones manufactureras de 1988 a 2004 es el caso que sustenta mejor la localización nueva de la planta productiva, pues de 8.4 por ciento de esos establecimientos en el primer año, en 2004 contaba con 14.5,

Figura 2

Unidades económicas manufactureras en los corredores industriales de Querétaro por municipio, 1988, 1993, 1999 y 2004

Municipio	1988		1993		1999		2004	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Corredor Querétaro -San Juan del Río								
Corregidora	66	4.7	129	4.2	223	5.5	249	5.9
El Marqués	16	1.1	64	2.1	108	2.7	168	4.0
Pedro Escobedo	27	1.9	42	1.3	61	1.5	83	1.9
Querétaro	717	50.3	1 546	50.7	1 936	48.4	1 854	44.5
San Juan del Río	240	17.1	437	14.3	665	16.6	661	15.9
Total	1 066	76.3	2 218	72.9	2 993	74.9	3 015	72.5
Corredor agroindustrial								
Cadereyta	58	4.1	91	2.9	124	3.1	156	3.7
Colón	33	2.3	11	0.3	16	0.4	35	0.8
Ezequiel Montes	55	3.9	300	9.8	342	8.5	184	4.4
Tequisquiapan	118	8.4	341	11.1	363	9.0	605	14.5
Total	264	18.9	743	24.4	845	21.1	980	23.6
Resto de municipios								
Total	67	4.8	83	2.7	157	3.9	162	3.9
Total estatal	1 397	100	3 044	100	3 995	100	4 157	100

Fuente: elaboración propia, con base en el INEGI (1994a, 1995, 2001b y 2004).

que junto con los otros municipios, sumaron alrededor de la cuarta parte de las unidades manufactureras del estado en 1993 y 2004⁸ (véase figura 2).

En contraparte está el comportamiento de los municipios del otro corredor, donde destaca su participación a la baja, en números relativos, de los principales centros industriales; pasaron de poco más de las tres cuartas partes de empresas en 1988 (76.3 por ciento) a poco menos de esa misma proporción en 2004 (72.5). De esto, lo más destacable es que el municipio de Querétaro, el principal foco industrial de la entidad, entre 1999 y 2004, además de disminuir su participación porcentual, también bajó en números absolutos la presencia de empresas, al pasar de 1 936 a 1 854.

Para el corredor agropecuario e industrial, en el caso del personal ocupado, la participación es baja comparada con la que tiene en las manufactureras (su punto álgido concentró 8.4 por ciento en 1999 y el más bajo fue en 1988 con 4.5), puesto que en éste no hay empresas medianas y grandes como en el otro corredor, por el contrario, predominan las micro y las pequeñas, muchas de ellas de carácter familiar. Incluso tuvo una caída considerable en este rubro entre 1999 y 2004, lo que disminuyó su concentración y confirma el tamaño de las empresas (véase figura 3).

En el caso del comercio, los municipios del corredor agroindustrial han mantenido una presencia más discreta en el comportamiento estatal, ya que los números de su participación son más bajos que en la manufactura, al acumular 12.1 por ciento en 2004 (véase figura 4), lo cual no significa que su papel sea irrelevante en el territorio desde los años ochenta, ya que Ezequiel Montes y Cadereyta son abastecedores importantes de abarrotes y otros productos para los municipios serranos, puesto que son buenos comerciantes en lo general y, en lo particular, sus agentes se dedican a la compra y venta de ganado para engorda y de insumos agroganaderos, lo cual ha convertido a sus cabeceras en un centro de concentración

⁸ Llama la atención el comportamiento de Ezequiel Montes, pues los demás en números absolutos han sostenido un incremento en sus unidades manufactureras, y en números relativos la tendencia ha sido, en lo general, creciente. Queda pendiente profundizar lo acontecido en este municipio, pues es notoria la reducción de sus números hacia 2004.

Figura 3

Personal ocupado en la manufactura de los corredores industriales de Querétaro por municipio, 1988, 1993, 1999 y 2004

Municipio	1988		1993		1999		2004	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Corredor Querétaro-San Juan del Río								
Corregidora	2 400	4.90	3 278	5.32	4 711	5.14	6 779	7.18
El Marqués	46	0.09	1 468	2.38	5 729	6.26	10 107	10.71
Pedro Escobedo	686	1.40	1 318	2.14	1 932	2.11	1 281	1.35
Querétaro	31 906	65.20	34 081	55.37	43 341	47.36	41 224	43.68
San Juan del Río	11 372	23.26	16 351	26.56	27 538	30.09	27 635	29.28
Total	46 410	94.95	56 496	91.79	83 251	90.97	87 026	92.22
Corredor agroindustrial								
Cadereyta	533	1.09	1 064	1.72	2 274	2.48	1 024	1.08
Colón	114	0.23	71	0.11	903	0.98	576	0.61
Ezequiel Montes	659	1.34	1 999	3.24	2 384	2.60	1 297	1.37
Tequisquiapan	911	1.86	1 360	2.20	2 121	2.31	1 772	1.87
Total	2 217	4.54	4 494	7.30	7 682	8.40	4 669	4.95
Resto de municipios								
Total	253	0.51	559	0.91	579	0.63	2 669	2.83
Total estatal	48 880	100	61 549	100	91 512	100	94 364	100

Fuente: elaboración propia, con base en el INEGI (1994a, 1995, 2001b y 2004).

comercial que atrae incluso a gente de Hidalgo y Guanajuato (Serna 2006).⁹

El emplazamiento de la actividad manufacturera y comercial hacia este corredor es signo de un ordenamiento territorial nuevo en Querétaro, en el que las manifestaciones están tendiendo a constituir dinámicas nuevas y diferentes debido al tipo de industrias y de procesos económicos que están surgiendo, aunque sin duda no ajenas a las actividades de los grandes centros urbanos.

⁹ Al respecto puede consultarse el capítulo tres de esta obra.

Figura 4

Unidades económicas dedicadas al comercio en los corredores industriales de Querétaro por municipio, 1988, 1993, 1999 y 2004

Municipio	1988	1993	1999	2004				
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Corredor Querétaro-San Juan del Río								
Corregidora	287	3.2	488	3.3	787	4.2	978	4.4
El Marqués	54	0.6	214	1.4	312	1.6	517	2.3
Pedro Escobedo	188	2.1	352	2.3	480	2.5	722	3.2
Querétaro	5 712	64.0	9 125	61.9	10 948	59.2	12 433	56.6
San Juan del Río	1 176	13.1	2 010	13.6	2 681	14.5	3 338	15.2
Total	7 417	83.1	12 189	82.8	15 208	82.3	17 988	81.9
Corredor agroindustrial								
Cadereyta	180	2.0	322	2.1	495	2.6	601	2.7
Colón	125	1.4	144	0.9	177	0.9	260	1.1
Ezequiel Montes	233	2.6	475	3.2	609	3.2	729	3.3
Tequisquiapan	371	4.1	717	4.8	891	4.8	1 056	4.8
Total	909	10.2	1 658	11.3	2 172	11.8	2 646	12.1
Resto de municipios								
Total	599	6.7	875	5.9	1 095	5.9	1 320	6.0
Total estatal	8 925	100	14 722	100	18 475	100	21 954	100

Fuente: elaboración propia, con base en el INEGI (1994a, 1995, 2001b y 2004).

¿Por qué el corredor es agropecuario e industrial?

En los municipios de este corredor todavía existe un predominio amplio de paisaje rural, con presencia de ganadería y agricultura, con tierras de temporal en su mayor parte y la combinación de cultivos comerciales con básicos. El crecimiento demográfico indica que hay un avance hacia las concentraciones urbanas. Para 2005, la cabecera de Tequisquiapan era la única netamente urbana de este grupo;¹⁰ con 26 858 habitantes, equivalentes a 49 por ciento de

¹⁰ Se consideran en este caso a las que tienen 15 mil habitantes o más.

población. Ezequiel Montes y Cadereyta contaron con 13 883 y 12 199 personas, respectivamente, cantidad que las colocó en el umbral, para lograr la categoría de urbanas. La población de Colón es la más dispersa de este grupo, su cabecera acumuló 6 473 habitantes, apenas 12.5 por ciento del total municipal, todavía una presencia amplia de asentamientos rurales (INEGI 2006).

Estos municipios son parte de la frontera agrícola del estado, de hecho todos comparten la región semidesértica, sobre todo Cadereyta que casi en su totalidad forma parte de ella y Ezequiel Montes en menor medida. Colón y Tequisquiapan, a pesar de tener territo-

Figura 5

Personal ocupado en el comercio de los corredores industriales de Querétaro por municipio, 1988, 1993, 1999 y 2004

Municipio	1988		1993		1999		2004	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Corredor Querétaro-San Juan del Río								
Corregidora	499	2.07	890	2.44	1 975	3.80	3 072	3.9
El Marqués	85	0.35	325	0.89	657	1.26	2 072	2.6
Pedro Escobedo	393	1.63	745	2.04	919	1.77	1 675	2.1
Querétaro	17 588	73.29	25 229	69.18	35 809	69.01	52 162	67.1
San Juan del Río	2 719	11.33	4 558	12.49	6 123	11.80	9 555	12.3
Total	21 284	88.7	31 747	87.1	45 483	87.7	68 536	88.3
Corredor agroindustrial								
Cadereyta	362	1.50	696	1.90	1 015	1.95	1 291	1.6
Colón	163	0.67	208	0.57	319	0.61	525	0.6
Ezequiel Montes	547	2.27	1 021	2.79	1 255	2.41	1 914	2.4
Tequisquiapan	624	2.60	1 260	3.45	1 785	3.44	2 553	3.2
Total	1 696	7.1	3 185	8.7	4 374	8.4	6 283	8.1
Resto de municipios								
Total	1 015	4.2	1 535	4.2	2 028	3.9	2 821	3.6
Total estatal	23 995	100	36 467	100	51 885	100	77 640	100

Fuente: elaboración propia, con base en el INEGI (1994a, 1995, 2001b y 2004).

rio semidesértico, disponen de más hectáreas de tierras con riego que sus vecinos, lo que les permite sembrar más cultivos comerciales como forrajes y hortalizas.

A parte de las actividades primarias, han surgido otras alternas, que indican el camino de dichos municipios hacia lo urbano e industrial. Son los casos de la explotación de minerales y el trabajo con elementos naturales para la elaboración de artesanías. A éstas, como ejemplo de la diversificación ocupacional, se les añaden las agroindustrias avícola y vitivinícola, así como el trabajo en maquiladoras. La conjunción de estas tareas en la región ha delineado la especialización del sector secundario con características particulares, las que refieren por un lado a una industria sustentada en recursos del medio, como son las extractivas del calcio y el mármol y algunas artesanías como la cestería de vara y otras piezas elaboradas con fibra de ixtle, mármol, madera y piel, así como textiles de lana, y por otro a las asociadas al vestido, algunas de estas maquiladoras son las de alimentos para ganado y consumo humano, así como las vitivinícolas.¹¹

De acuerdo con los valores de la producción de 1999 y 2004, el subsector manufacturero de los textiles, de vestido y el cuero ha sido el de mayor aportación monetaria en el corredor agroindustrial, y en cuanto al número de unidades económicas también destaca en primer lugar. El que le sigue en importancia, en los mismos rubros, es el de alimentos y bebidas (véanse las figuras 6 y 7), con lo que la especialización de este corredor se perfila en ambos subsectores, sin duda definidos por la explotación de varias materias

¹¹ En estos municipios, la industria tiene varias ramas, como Sara Lee, en la cabecera de Cadereyta, y Levi's, en la de Ezequiel Montes. La primera fabrica ropa interior para dama y caballero, su antecedente fue la empresa Playtex, especializada en ropa interior femenina, que funcionó en este lugar alrededor de los años ochenta. Levi's empezó a operar en la misma década y cerró en 1994; se dedicaba a coser prendas de vestir en el esquema de las maquiladoras. Empero, lo más destacable fueron sus efectos multiplicadores en la estructura productiva municipal, pues su presencia despertó la inquietud empresarial de varios vecinos de la cabecera, que siguieron su esquema productivo y empezaron a maquilar ropa para talleres del Distrito Federal. En la industria extractiva hay varias empresas caleras, como Cal Bernal y Cal Los Arcos. Por igual, en la rama de alimentos y bebidas están las compañías de capital nacional Nutrisoc, La Perla y Albamex, dedicadas a la producción de alimentos para ganado (Serna 2006) y Mc Cormick; las queseras Quesos Vai y La Hondonada y las vitivinícolas La Redonda, Freixenet y Rancho Los Azteca.

primas naturales de la región, por la generación de alimentos de consumo humano y de los preparados para la ganadería de engorda, así como por la elaboración de vinos.

Las características de flexibilidad territorial, mostradas por Cade-reyta y Ezequiel Montes con sus agentes para articular procesos económicos de distintas zonas, más el decrecimiento relativo industrial ocurrido en los grandes centros urbanos, ha permitido configurar

Figura 6

Industria manufacturera en los corredores por número de unidades económicas, personal ocupado y producción bruta total, 1999

Subsectores manufactureros/corredores	Unidades económicas		Personal ocupado		Producción bruta total (miles de pesos)*	
	Corredor Querétaro-San Juan Río	Corredor agro-industrial	Corredor Querétaro-San Juan Río	Corredor agro-industrial	Corredor Querétaro-San Juan Río	Corredor agro-industrial
Industria alimentaria, bebidas y tabaco	920	126	11 507	595	22 613 862	708 691
Textiles, prendas de vestir y productos de cuero	181	287	15 898	5 540	4 894 861	1 002 788
Industria de la madera	350	161	1 674	437	308 482	31 295
Industria del papel, productos impresos y editoriales	273	--	5 645	33	7 744 279	5 169
Sustancias químicas, productos derivados del petróleo y del carbón	149	--	11 505	123	16 472 652	28 536
Productos minerales no metálicos, excluye los derivados del petróleo y del carbón	80	166	2 675	669	3 066 894	143 944
Industria metálica básica	--	--	139	--	--	--
Productos metálicos, maquinaria y equipo, incluye instrumentos quirúrgicos y de precisión	926	66	33 628	230	39 248 047	66 327
Otras industrias manufactureras	8	--	435	55	91 489	7 068
Total	2 887	806	83 106	7 682	94 440 570	1 993 821

Fuente: elaboración propia, con base en el INEGI (2001b y 2004).

* Valores actualizados a septiembre de 2009, por medio de los índices nacionales de precios al consumidor (INPC).

Figura 7

Industria manufacturera en los corredores por número de unidades económicas, personal ocupado y producción bruta total, 2004

	Unidades económicas		Personal ocupado		Producción bruta total (miles de pesos)*	
	Corredor Querétaro- San Juan Río	Corredor agro- industrial	Corredor Querétaro- San Juan Río	Corredor agro- industrial	Corredor Querétaro- San Juan Río	Corredor agro- industrial
Subsectores manufactureros/ corredores						
Industria alimentaria, bebidas y tabaco	1 042	189	10 713	873	13 605 116	779 205
Insumos, confección de textiles, fabricación de prendas de vestir y productos de cuero	740	882	33 379	5 908	25 478 206	1 131 139
Industria de la madera	197	267	--	--	--	--
Industria del papel, impresión e industrias conexas	150	0	22 790	70	2 175 585	17 020
Productos derivados del petróleo, industria química, plástico y hule	113	--	8 986	55	10 482 750	9 317
Productos minerales no metálicos	94	220	2 852	897	3 150 628	189 055
Industria metálica básica	--	--	884	--	530 238	--
Fabricación de productos metálicos, de equipo de generación eléctrica, de equipo de transporte, maquinaria, equipo de cómputo y muebles	237	35	31 593	169	38 385 666	17 361
Otras industrias manufactureras	69	5	1 466	72	279 067	7 967
Total	2 642	1 598	112 663	7 989	94 087 260	2 151 066

Fuente: elaboración propia, con base en el INEGI (2001b y 2004).

* Valores actualizados a septiembre de 2009, por medio de los INPC.

un corredor que cuenta con las carreteras como ejes que comunican a sus cabeceras; una es la federal San Juan del Río-Xilitla, que cruza ambos municipios y los comunica hasta el norte con San Luis Potosí, la cual también atraviesa Tequisquiapan, ubicado al sur de Ezequiel Montes. La otra es la Querétaro-Tequisquiapan, que corre paralela a la carretera federal México-Querétaro, así como también la estatal Bernal-Cadereyta, que conecta con las cabeceras de Colón,

Ezequiel Montes y Cadereyta. Esta red tiene un acceso fácil y rápido a la México-Querétaro, la cual es el eje que organiza al corredor industrial San Juan del Río-Querétaro, y se traduce en una ventaja competitiva para el agroindustrial (véase figura 8), por ser un punto de articulación entre varias regiones y corredores industriales entre la Ciudad de México, Bajío y occidente del país.

Figura 8

Carreteras federales y estatales de Querétaro*



* Incluye autopistas, carreteras revestidas y pavimentadas.
Fuente: elaboración propia.

Si bien en los territorios de este corredor se han creado soportes materiales para el surgimiento de actividades ligadas a la producción primaria y a la industria, uno de sus efectos es la especialización agroindustrial, sobre todo con la presencia notable de la avicultura muy tecnificada.

En efecto, es notable la presencia de las granjas avícolas en esta región, que comenzó desde la década de 1980 en Colón y, al final de ésta en Ezequiel Montes (véase figura 9), cuya práctica es casi monopólica. El proceso de su formación refiere a que el capital industrial, con su capacidad financiera y tecnológica, así como con negociaciones previas, rentó la mayoría de las granjas locales o celebró contratos de aparcería y las ha administrado según un esquema de integración vertical. Entre otros privilegios, ésto implicó no invertir en la infraestructura para la producción, y aprovechar la especialización y experiencia de los avicultores locales, es decir, los empresarios nuevos se dedicaron a localizar las ventajas competitivas que representaba la avicultura, los productores y el territorio en general. Así, las empresas capitalistas prácticamente han eliminado del mercado, como sus competidores, a los propietarios originales convirtiéndolos en arrendadores de sus granjas o sus “socios”, por medio de la aparcería.¹² En ese tenor, las grandes empresas avícolas han controlado en el territorio el nicho productivo y el mercado por la conjunción de los factores tecnológico y económico. Además, su incidencia va más allá, pues la Pilgrim's Pride, la de mayor presencia en la entidad, ha convenido con algunos agricultores locales la producción de granos (otorgándoles las semillas y el apoyo técnico) que usa como insumos en sus plantas instaladas en algunos municipios de la entidad. De acuerdo con Krugman, en este corredor, y en lo particular para la avicultura, estarían presentes las condiciones para los emplazamientos industriales que buscan ser

¹² La asociación entre los avicultores y la empresa ha implicado que los granjeros locales sean maquiladores de pollo. En el caso de la renta, los dueños de las granjas ceden sus derechos a la empresa, la que administra y surte de alimento, medicamento y servicio técnico, es decir, se hace responsable del proceso productivo completo. Las aparcerías son convenios con los dueños, quienes se encargan de todo el proceso de producción. El convenio incluye que se les proporcione el pollo, el alimento y el medicamento. Al final el dueño de la granja obtiene un porcentaje ya pactado.

competitivos, en el sentido de la presencia de una fuente de trabajadores expertos, el suministro y variedad de insumos específicos a bajo costo, así como derramas de conocimiento e información (Soriano 2008, 13).

El crecimiento de esta rama ha sido constante en el conjunto de los municipios del corredor (véase figura 9), aunque de manera más sobresaliente desde la década de 1990 por la adopción del modelo de integración vertical de las compañías avícolas, en especial por la aparición de Pilgrim's Pride en el campo queretano en 1988.

Figura 9

Número de cabezas de aves en los corredores industriales de Querétaro, 1960-2005

	1960	1970	1983	1991	2000	2005
Corredor San Juan del Río-Querétaro						
Corregidora	34 022	120 476	1 331 924	159 373	1 096 600	1 163 200
El Marqués	31 868	148 071	648 453	2 614 290	5 622 520	6 218 345
Pedro Escobedo	21 280	36 522	--	507 174	1 179 358	1 560 278
Querétaro	81 080	10 485 989	9 361 727	963 514	2 516 400	2 733 540
San Juan del Río	75 974	90 360	512 977	75 506	754 258	960 000
Total	244 224	10 881 418	11 855 081	4 319 857	11 169 136	12 635 363
Corredor agroindustrial						
Cadereyta	31 577	29 089	327 432	63 748	160 720	187 765
Colón	4 637	153 117	3 210 211	3 236 712	2 829 693	5 812 136
Ezequiel Montes	9 088	6 934	955 856	1 376 168	1 731 220	5 917 543
Tequisquiapan	23 625	127 904	158	912 120	2 040 855	1 866 325
Total	68 927	317 044	4 493 657	5 588 748	6 762 488	13 783 769
Resto de municipios						
Total	173 986	290 020	328 252	685 346	2 572 130	2 702 002
Total estatal	487 137	11 488 482	16 676 990	10 593 951	20 503 754	29 121 134

Fuente: elaboración propia, con base en Secretaría de Industria y Comercio (1965 y 1975), INEGI (1986, 1994a, 2001a) y Gobierno del Estado de Querétaro (2006).

También Bachoco trabaja con el esquema de la integración vertical. En 1996 tenía tres granjas en Cadereyta, otras tres en Ezequiel Montes y siete en Colón. Pilgrim's Pride, por su parte, en el mismo año contaba con 5 granjas en Cadereyta, 19 en Ezequiel Montes, 12 en Tequisquiapan y 13 en Colón, por tanto ha sido la empresa con más influencia en el crecimiento y auge de la avicultura regional.¹³

La producción avícola de estos municipios ha incidido con fuerza en la configuración de este corredor agroindustrial paralelo al de San Juan del Río-Querétaro. La avicultura encabeza los valores de la producción del subsector ganadero estatal,¹⁴ y junto con las otras industrias complementa esta configuración territorial, en la que las ramas ligadas al agro, como las que trabajan la tierra (vitivinícolas) y las que explotan el subsuelo (caleras y mármol) le dan un carácter primordialmente agroindustrial.

Ahora bien, cabe destacar que el valor de la producción avícola ha sido el más alto del corredor agroindustrial, inclusive en 2005 superó la aportación del conjunto del sector manufacturero, lo que resalta la importancia de esta rama ganadera en la generación de capital (véanse figuras 6, 7 y 10). No obstante, esto no significa que la avicultura de alta tecnificación haya sido la “punta de lanza” en la ubicación de las industrias presentes actualmente en el corredor agroindustrial, pues en su configuración han coincidido varios procesos locales, regionales y nacionales, aunque sin duda la expansión de los grandes centros urbanos estatales ha hecho que el capital, junto con la administración pública, oriente su vocación. Empero, en este caso, las características industriales parecen seguir lo que en años previos fue la preeminencia de las actividades ligadas al sector primario y a la extracción, aunque el perfil está cambiando

¹³ Es importante asentar que en 1996, en Ezequiel Montes había 22 granjas de avicultores locales que no estaban en aparcería ni rentándose a ninguna de las dos empresas, en Colón 11 y en Tequisquiapan 1, propiedad de avicultores que no se habían integrado a ese esquema empresarial porque se dedicaban a trabajar nichos de mercado diferentes en la región, en este caso, al menudeo (documento interno de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), delegación Querétaro (1996).

¹⁴ La rama avícola ha sido la que más ha aportado a la producción del subsector ganadero desde 1991 (Serna 2006). En 2003, su contribución fue de 81 por ciento de carne en canal (SAGARPA 2003), y en 2005 ocupó el tercer lugar nacional en carne de pollo (Gobierno del Estado de Querétaro 2006).

Figura 10

Valor de la producción avícola en los corredores industriales
de Querétaro, 1986-2005 (miles de pesos)*

	1986	1991**	1995***	1999****	2005****
Corredor San Juan del Río-Querétaro					
Corregidora	68 201 626	161 171 469	190 509	186 149	167 841
El Marqués	170 565 200	297 514 934	--	1 267 823	1 132 700
Pedro Escobedo	67 475 096	116 416 089	175 138	129 118	223 166
Querétaro	301 033 384	192 009 532	--	347 033	256 522
San Juan del Río	110 722 148	61 016 913	75 766	122 730	143 203
Total	717 997 456	828 128 939	441 414	2 052 856	1 923 434
Corredor agroindustrial					
Cadereyta	62 993 087	98 131 914	79 341	54 778	35 546
Colón	191 328 924	430 294 089	--	800 905	1 267 490
Ezequiel Montes	68 201 626	259 544 580	92 338	399 490	1 301 726
Tequisquiapan	1 210 884	1 980 838	299 141	460 118	257 418
Total	323 734 523	789 951 422	470 822	1 715 292	2 862 181
Resto de municipios					
Total	182 921 430	604 575 307	332 182	488 424	667 951
Total estatal	1 224 653 409	2 222 655 668	1 244 419	4 256 574	5 453 567

Fuente: elaboración propia, con base en el INEGI (1986, 1994a, 2001a) y Gobierno del Estado de Querétaro (2006).

* Valores actualizados a septiembre de 2009, por medio de los INPC.

** La información de los renglones resto de los municipios y total estatal está incompleta, puesto que faltó la de Pinal de Amoles, Arroyo Seco, Jalpan, Landa, Peñamiller y San Joaquín.

*** La información del total de los corredores y del total estatal está incompleta, porque faltaron datos de algunos municipios.

**** La información de los renglones resto de los municipios y total estatal está incompleta, puesto que no hay datos sobre San Joaquín.

y habrá de modificarse más, pues si bien el corredor agroindustrial es una vía alterna especializada en los rubros mencionados, en su área próxima, El Marqués, está funcionando un aeropuerto internacional nuevo, que se agrega a la práctica de relocalización y desconcentración de la zona metropolitana hacia la periferia, y que podría

inducir un cambio en su perfil económico, pues además de ofrecer servicio de transporte para personas, mercancías e insumos industriales, desde 2005, está aplicándose un proyecto que constituirá un centro especializado en aeronáutica, reconocido de manera oficial como cluster¹⁵ o corredor de la aeronáutica, que arrancó con la instalación de la empresa canadiense Bombardier Aerospace. Dicho proyecto está apoyado con la formación de expertos en instituciones educativas de la entidad, y contará con un centro de educación aeroespacial y proveedoras especializadas en un parque construido ex profeso en los terrenos del aeropuerto (Bombardier Aerospace Oficial Thread 2007).

En ese contexto, este aeropuerto ha intensificado el carácter urbano que ha ido adquiriendo esta zona alterna, y constituye una acentuación de la localización industrial ejercida por el modelo neoliberal y la globalización económica en todo el mundo. Aparejado a esto, en 2009 se declaró Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura a lo que se denomina “lugares de memoria y tradiciones vivas de los pueblos otomí-chichimecas, la Peña de Bernal, guardián de territorio sagrado”, ubicados entre Tolimán y Ezequiel Montes, situación que de seguro multiplicará la afluencia turística ya existente a la Peña de Bernal, y con ello el crecimiento del comercio y de los servicios. Esta región podría modificar de manera sustancial en lo económico lo que ahora está reflejando.

Para terminar, se debe señalar que la forma de desarrollo del sector secundario en estos municipios apunta hacia la cuarta fase que Friedmann postuló para la ciudad, en el sentido de que el or-

¹⁵ Amén de lo escrito en el primer apartado de este artículo, una visión complementaria sobre los clusters señala que corresponden a una forma organizacional que cobró importancia como instrumento de desarrollo económico durante la década de los años ochenta, y que en los noventa se promovieron políticas públicas orientadas a reactivar economías nacionales de la mayoría de los países latinoamericanos según esta forma; se puede sostener que la creación y apoyo de redes de empresas produjo un cambio cualitativo en el sentido de favorecer la formación de cluster, en lugar de apoyar a las individuales. También se denominan núcleos o cadenas productivas, redes empresariales o clusters sectoriales, geográficos o locales; estas formas organizacionales contemporáneas tuvieron como pioneros a los italianos con sus distritos industriales, los británicos y los estadounidenses con los clusters (como el tecnológico de Silicon Valley) y los franceses con sus sistemas de production locals (Inostroza y Bolívar 2004, 167).

denamiento territorial se ha orientado hacia el esquema de los corredores en lugar del sistema de ciudades, aunque con una característica particular; en este corredor agropecuario no ha mediado la presencia de parques industriales para el crecimiento de la actividad sectorial, como en los territorios cercanos al de San Juan del Río-Querétaro, en buena medida por la influencia del contexto rural que sirvió de base material para las actividades secundarias extractivas y las primarias ligadas al sector manufacturero. Por el momento, esto es una manifestación que refleja la característica rural del entorno en su articulación con procesos económicos de base industrial, que sin duda es peculiar; no obstante, se encuentra inmersa en un proceso en el que la influencia de lo urbano e industrial puede orientar hacia otros derroteros en el uso del territorio, nada menos la declaratoria de patrimonio cultural intangible y el cluster aeronáutico pueden ser detonantes para otra configuración territorial que, aunada al crecimiento demográfico y urbano de Cadereyta y Ezequiel Montes, más la importancia que ya tiene Tequisquiapan, se podría vislumbrar como una configuración policéntrica singular, sin embargo, aún falta que maduren los procesos económicos nuevos para observar cómo se articularán con lo que ya se refleja en el territorio.

Recibido en agosto de 2008
Revisado en noviembre de 2009

Bibliografía

- Aguilar, Adrián G. 2002. Las mega-ciudades y las periferias expandidas. Ampliando el concepto en Ciudad de México. *EURE* 28 (85): 121-149.
- _____. 1999. La Ciudad de México en la región centro. Nuevas formas de la expansión metropolitana. En *Transiciones. La nueva formación territorial de la Ciudad de México*, coordinado por Javier Delgado y Blanca Ramírez, 147-169. México: Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), Plaza y Valdés Editores.

- Ávila, Héctor. 2001. Ideas y planteamientos teóricos sobre los territorios periurbanos. Las relaciones campo-ciudad en algunos países de Europa y América. *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía* 45 (s.n.). <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=56904508&iCveNum=3110> (23 de octubre de 2007).
- Barrios, Sonia. 2002. Ejes y polos de desarrollo en el pasado y futuro de Venezuela. *Revista Urbana* 7 (30). http://www2.bvs.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-05232002000100002&lng=es&nrm=iso (15 de enero de 2006).
- Bombardier Aerospace Oficial Thread. 2007. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=386303> (1 de abril de 2007).
- Borja, Jordi y Manuel Castells. 2000. Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. México: Taurus, United Nations for Human Settlements (Habitat).
- De la Garza, Enrique. 1994. Reestructuración espacial y reconversión industrial. En *Campo y ciudad en una era de transición. Problemas, tendencias y desafíos*, coordinado por Mario Bassols, 47-67. México: UAM-Iztapalapa.
- Delgado, Javier. 1998. Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades. México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Plaza y Valdés Editores.
- _____. 1993. Querétaro: hacia la ciudad región. *Estudios Demográficos y Urbanos* 8 (3): 655-699.
- Echeverri, Rafael. 2001. Territorialidad rural. http://infoagro.net/es/apps/library/search_library (27 de agosto de 2009).
- Fujita, Masahisa, Paul Krugman y Anthony J. Venables. 2000. Economía espacial. Las ciudades, las regiones y el comercio internacional. Barcelona: Ariel.

- Garza, Gustavo. 2003. *La urbanización de México en el siglo xx*. México: El Colegio de México.
- Gobierno del Estado de Querétaro. Anuario económico 2006. <http://www.queretaro.gob.mx/sedesu/deseco/esteco/perfeco/anuario/2006/index.htm> (4 de abril de 2007).
- Inostroza, Luis y Augusto Bolívar. 2004. Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional. *Análisis Económico XIX* (41): 153-174.
- INEGI. 2007. IRIS 4. *Navegante geoestadístico de México*. Aguascalientes: INEGI.
- _____. 2006. II Conteo de población y vivienda 2005. <http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/conteo2005/default.asp?c=67908&e=22> (3 de abril de 2007).
- _____. 2004. Censos económicos 2004. <http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/censos/ce2004/ResumenQro.asp?c=6417&e=22> (7 de abril de 2007).
- _____. 2001a. *Anuario estadístico. Querétaro de Arteaga*. Edición 2001. Aguascalientes: INEGI, Gobierno del Estado de Querétaro.
- _____. 2001b. Censos económicos 1999. Tabulados básicos. XII Censo comercial. XII Censo de servicios. XV Censo industrial. <http://www.inegi.gob.mx/estadistica/espanol/estados/qro/sociodem> (16 de julio de 2001).
- _____. 1995. *Anuario estadístico del estado de Querétaro de Arteaga*. Edición 1995. Aguascalientes: INEGI, Gobierno del Estado de Querétaro.
- _____. 1994a. *Anuario estadístico del estado de Querétaro de Arteaga*. Edición 1994. Aguascalientes: INEGI, Gobierno del Estado de Querétaro.
- _____. 1994b. *Querétaro. Resultados definitivos. VII Censo agrícola-ganadero*. Aguascalientes: INEGI.

- _____. 1986. *Anuario estadístico del estado de Querétaro. 1986.* Aguascalientes: INEGI, Gobierno del Estado de Querétaro.
- Miranda, Eduardo. 2005. *Del Querétaro rural al industrial, 1940-1973.* México: Miguel Ángel Porrúa, UAG, H. Cámara de Diputados, LIX Legislatura.
- Pérez, Edelmira y Luis Llambí. 2007. Nuevas ruralidades y viejos campesinismos. Agenda para una nueva sociología rural latinoamericana. *Cuadernos de Desarrollo Rural* 4 (59): 37-61.
- Ramírez, Blanca R. 2005. Miradas y posturas frente a la ciudad y el campo. En *Lo urbano-rural ¿nuevas expresiones territoriales?*, coordinado por Héctor Ávila, 61-86. Cuernavaca: UNAM, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias.
- SAGARPA. 2003. http://www.sagarpa.gob.mx/dlg/queretaro/ganaderia/estadisticas_pecuarias_2003/valor_carne_canal.htm (31 de marzo de 2007).
- _____. 1996. Delegación Querétaro. Querétaro: mimeografiado.
- Schejtman, Alexander y Julio A. Berdegué. 2004. Desarrollo territorial rural. <http://www.rimisp.org/getdoc.php?docid=870> (27 de agosto de 2009).
- Secretaría de Industria y Comercio. 1975. v *Censos agrícola, ganadero y ejidal, 1970.* México: Secretaría de Industria y Comercio.
- _____. 1965. iv *Censos agrícola, ganadero y ejidal, 1960.* México: Secretaría de Industria y Comercio.
- Serna, Alfonso. 2006. Los procesos urbano regionales del campo queretano, 1960-2000. Tesis doctoral en ciencias sociales, UAM-Xochimilco.
- Soriano, Miguel A. 2008. El papel del emprendedurismo en la formación de clusters industriales. Tesis de maestría en Administración.

ción de Empresas. Universidad de las Américas-Puebla. http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/navegacion/carrera_mcap.html (27 de agosto de 2009).

Téllez, Carlos. 2004. La posible ciudad-región de Irapuato-Celaya-Salamanca. *Regiones y Desarrollo Sustentable IV* (7): 137-164.

