

PERIFERIA REGIONAL E INDUSTRIA EN QUERÉTARO

Alfonso Serna Jiménez¹

Introducción

En México, como en la mayor parte del mundo, se ha vivido en las últimas décadas un proceso de urbanización que se ha distinguido por la concentración en lugares de dimensiones metropolitanas. Más recientemente, también en casi todos los ámbitos urbanos del mundo, se ha mostrado una tendencia nueva en el crecimiento de las metrópolis a través de la constitución de centros urbanos de menor jerarquía en torno de aquellos, siendo receptores de población y de inversiones económicas de diversa índole.

Esta situación, entre otras, ha estado asociada a los modelos de producción manufacturera que han desconcentrado sus procesos hacia varios ámbitos territoriales, entre ellos los rurales, con lo que las articulaciones urbanas se han extendido territorialmente en una concentración de tipo policéntrica (Garza, 2003: 99). La emergencia de estos centros urbanos menores, o subcentros, no obstante de tener articulaciones con los grandes centros urbanos, también han desarrollado dinámicas propias que dejan ver actividad económica que no necesariamente es subordinada de aquellos, sino que pueden mostrar una relativa autonomía de los procesos económicos de las metrópolis. Incluido en esta dinámica, en las siguientes líneas se presentará un proceso localizado hacia el centro del estado de Querétaro que ha configurado un corredor agropecuario e industrial como resultado de la división espacial del trabajo, dado el creciente ritmo de la actividad económica y 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 que ahí se han instalado, esto con el objetivo de aportar al conocimiento de las nuevas expresiones territoriales que se dan en esta entidad.

¹ Profesor de tiempo completo de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Autónoma de Querétaro. Doctor en Ciencias Sociales, con especialidad en Sociedad y Territorio. correo electrónico: serna@uaq.mx, cyberchaski@hotmail.com

I. Los corredores y las periferias regionales en la estrategia de articulación económica

Entre las diferentes perspectivas que se realizan en torno de las expresiones de la urbanización, uno relacionado con sus ámbitos de influencia es el de las franjas periurbanas o rurubanas, que refieren a diferentes funciones que realizan las periferias de una gran ciudad y que pueden entenderse como una zona de transición entre lo rural y lo urbano. La periurbanización tiene diferentes expresiones, las cuales tienen que ver según los procesos que han comportado los espacios urbanos². En general, en México se pueden ver dos que son complementarios: 1) cuando el modelo urbano industrial, en su proceso de desarrollo, generó desigualdades sociales y regionales, lo cual atrajo a población rural a asentarse en la periferia de las ciudades de manera irregular, y; 2) cuando la alta densificación de las ciudades, producto, entre otras, de la anterior situación, llevó a un proceso contraurbanizador en el que se tomó a la periferia de éstas para asentamientos de población y para otros usos.

Este segundo proceso, corresponde a las manifestaciones contemporáneas de las grandes ciudades y de las metrópolis, en las cuales continúa incorporándose población rural a su periferia y a sus funciones; también manifiesta el surgimiento de ciudades medias y pequeñas localizadas a mayor distancia. Aguilar, para entender esta situación, ha propuesto una red regional compuesta de cuatro ámbitos: en el primero localiza a la ciudad principal o gran zona metropolitana; en el segundo, a un grupo de ciudades medias que han recibido el efecto de la desconcentración urbana; en el tercero, ubica a micro regiones rurales que por ciertas ventajas locacionales han sido incorporadas a un sistema urbano-rural que ha estimulado su activación económica y; en el último, sitúa a zonas rurales poco desarrolladas, que no están integradas al sistema y que presentan situaciones de atraso y marginación (1999: 151).

La expansión urbana, a través de políticas desconcentradoras, ha manifestado el crecimiento de ciudades medias como un rasgo en el sistema urbano mexicano, con ciertas armazones

² 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, este concepto es retomado de los trabajos franceses y se refiere a la extensión continua de la ciudad y a la absorción paulatina de los espacios rurales; se trata del espacio donde se desarrollan las prácticas agrícolas (agricultura urbana y periurbana) y pecuarias ligadas a los mercados urbanos y se incorporan otras actividades productivas, no necesariamente de carácter primario (Ávila, 2001: 109).

regionales construidas lentamente que articulan a polos y regiones. Delgado, percibe en nuestro país ciudades muy fuertes que se han constituido alrededor de la ciudad de México como una “corona regional” no inducida, sin embargo, como ésta se circunscribe a las ciudades capitales reproduce a escala subregional la concentración de la ciudad principal, inhibe la tendencia a formar un sistema regional de ciudades y conforma una nueva periferia con las porciones escasamente articuladas de cada estado (1998: 85).

Este autor apunta que, debido al debate que se ha generado acerca de la pertinencia del enfoque megalopolitano para describir esa amplia zona de influencia, y sin intentar resolverlo, propone que el concepto de “ciudad-región”³ puede servir para describir porciones del territorio relativamente integradas entre sí y con la ciudad central, que se denomina “corona regional de la ciudad”⁴, aun cuando no alcancen la integración económica debido a insuficiencias estructurales, y en particular de su infraestructura (Ibíd.: 90).

De acuerdo con su esquema analítico, distingue tres niveles de “periferia regional” que establecen diferentes relaciones: “la *periferia cercana*, de alrededor de 30 km definida por la realización de viajes *commuter* a la ciudad central, la *periferia intermedia* formada por ciudades pequeñas cuya actividad económica gravita todavía sobre la ciudad primada, y la *periferia regional* formada por los centros que tienen un enlace más importante entre ellos que uno radial con el centro” (Ibíd.: 164). Reconoce que en nuestro país, en la actualidad, el crecimiento de la ciudad de México ha tenido un despliegue hacia una dimensión más regional que urbana (Ibíd.: 52). En esta lógica, sobre Querétaro, señala:

Se han visto, en el análisis intraurbano, algunas inercias centralizadoras en la conformación regional: el crecimiento extensivo del área urbana hacia Celaya y el transporte urbano que recorre ya 18 Km. hasta el centro. Por el contrario, en los casos de la industria y el transporte suburbano se configuran nuevas tendencias regionales, que en el esquema de Friedmann son indicativas de la cuarta fase: un

³ Delgado señala que usa el término ciudad-región para describir esa nueva expansión de la ciudad sobre su entorno regional. Retoma este término propuesto por Geddes en 1915 (quien también propuso el de conurbación) que refería a que la ciudad podría extenderse sin límites sobre su entorno hasta formar un entramado urbano regional. Señala: “lo cierto es que unos cuarenta años después de escrito su texto, una descentralización a gran escala se empezó a generar alrededor de las principales metrópolis post-industriales. Por lo general se le asocia a procesos que forman parte de la tercera revolución industrial, como la telemática, la fragmentación de los procesos de producción fordistas, la aparición de tecnópolis y el aumento de los intercambios de información y personas entre centros urbanos” (Ibíd.: 51).

⁴ El mismo autor apunta que, en términos geográficos, la *corona regional de la ciudad* puede ser visualizada como el *lugar de enlace* entre las trayectorias de largo recorrido y la estructura metropolitana. Describe que abarca una porción significativa de la región centro del país, e incluye un poco más de 200 municipios de los estados vecinos y las 16 delegaciones del Distrito Federal (Ibíd.: 90).

sistema funcionalmente integrado de regiones interdependientes propio de las ciudad-región (Ibíd.: 134)⁵.

Respecto a esta dimensión regional, Javier Delgado destaca la presencia de corredores como parte del paso de un “urbanismo industrial” a un “urbanismo de la terciarización”, acotando que:

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 (Ibíd.: 89).

En efecto, existen propuestas teóricas que postulan que la difusión y expansión urbanas implican la existencia de flujos de personas, bienes, capitales e información, para ello, la red del sector comunicaciones y transportes, junto con la red de centros urbanos, desempeñan un papel central en la concreción del desarrollo. Según Delgado, en esta perspectiva, hay tres elementos que aparecen indistintamente a lo largo de la historia: la ciudad, el transporte y el desarrollo regional. Afirma que, a mediados de los años cincuenta del siglo pasado, 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 (Delgado, 1998: 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, los que en diferentes momentos han tenido amplia aceptación en las tareas de planeación de varios países. Sobre éstos, Barrios señala:

⁵ Delgado señala, de acuerdo con Friedmann, que la ciudad 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 *fauburg* 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 suburbanización. El cuarto estadio bien podría expresar los territorios de la revolución informática o, tal vez, de las corporaciones transnacionales. Se trata de esencialmente de un reordenamiento regional alrededor de las metrópolis ya dominantes que refuerzan sus lazos transregionales (1998: 49).

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, en Barrios, 2002).

Caravaca reconoce que en Europa la existencia de espacios dinámicos que se han formado a lo largo de aquellas vías que unen las principales aglomeraciones urbanas y a éstas con otros ámbitos emergentes, han dado lugar a la configuración de estos ejes. Menciona que el interés de las empresas por mantener una elevada accesibilidad 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” (Caravaca, 1998: 18, en Barrios, 2002). Lucena, para el caso de Brasil, apunta que los corredores de transporte, adecuadamente utilizados, 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 (Lucena, 1995, en Inostroza y Bolívar, 2004: 158).

Otro enfoque es el de los corredores entendidos como una política o estrategia que deriva de una valoración 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 (Inostroza y Bolívar, 2004: 154).

En torno al mismo tema, en un documento 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: 11, en *Ibíd.*: 156).

Para Inostroza y Bolívar, los corredores pueden ser considerados como estrategias o políticas aplicadas por diferentes actores: “las empresas transnacionales 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”. En el tenor, al hablar de los “corredores bioceánicos”⁶ señalan que de ser territorios desarrollados “naturalmente”, tienden a “convertirse en proyectos o políticas desarrollados 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, apuntando:

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*) (*Ibíd.*: 159).

La presencia de los corredores como articuladores y creadores de organización de lo urbano y lo regional, es lo que se trata de destacar en las siguientes líneas a través del análisis de cuatro municipios del centro del estado de Querétaro: Ezequiel Montes, Cadereyta, Colón y Tequisquiapan; los que, por lo que representan sus procesos económicos, manifiestan un papel de periferia regional, según la propuesta de Delgado, respecto a la zona metropolitana de la ciudad de Querétaro. Éstos constituyen un lugar de actividad primaria importante, sustentada en la ganadería de engorda y, más recientemente, en la producción avícola de alta tecnificación, realizadas en sus territorios rurales que, en conjunto con otras empresas manufactureras ligadas al agro y el trabajo de maquila, han configurado un corredor agroindustrial, el cual, en un contexto más amplio ha sido resultado de la división espacial

⁶ Los corredores bioceánicos se entienden como un puente terrestre a través de un continente que une mercados de continentes distantes, separados por océanos (Inostroza y Bolívar, 2004: 158).

del trabajo que se ha establecido en el estado, tanto por el creciente ritmo de su actividad económica como por las ventajas de su localización.

II. La emergencia de una periferia regional en Querétaro

En el estado de Querétaro se ha concretado un modelo que ha privilegiado a la ciudad como sitio de concentración de la actividad económica que ha conllevado una mejor infraestructura y equipamiento que en otras partes del territorio. Este modelo ha tenido su mejor expresión en los municipios de San Juan del Río y Querétaro y ha configurado un corredor industrial con un *hinterland* de amplio espectro que incluye territorios de los municipios de El Marqués, Pedro Escobedo y Corregidora, el cual ha resultado polarizador y ha sido la base de contrastantes desigualdades con los municipios del sur y del norte, principalmente con los predominantemente rurales.

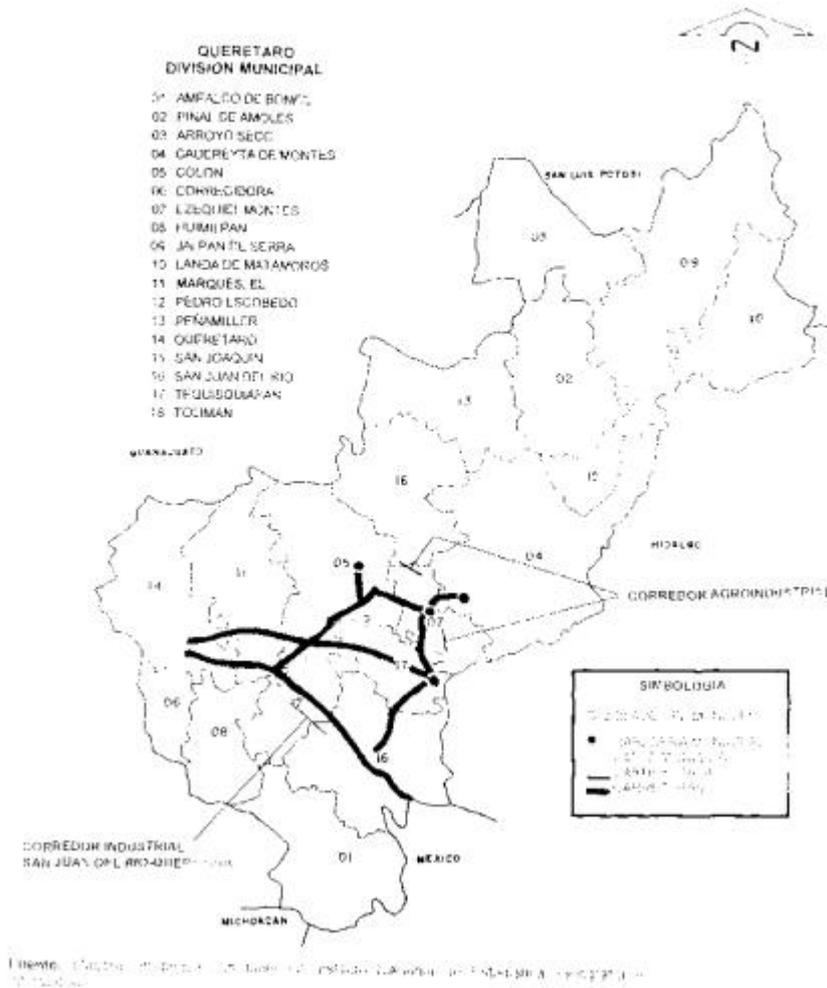
La ciudad de Querétaro, desde los años ochenta, manifestó un crecimiento expansivo que, a la década siguiente, constituyó lo que oficialmente se reconoció como la Zona Metropolitana de la Ciudad de Querétaro, integrada por las cabeceras municipales de Corregidora, El Marqués, Querétaro y el norte del municipio de Huimilpan. Esta expresión, más la del corredor industrial, son reflejo de una urbanización creciente que ha constituido un área de influencia importante en el sur y el poniente de la entidad y, por otra parte, ha influido en las manifestaciones urbanas de otros ámbitos territoriales, en concreto de los municipios de Colón, Ezequiel Montes, Cadereyta y Tequisquiapan.

En efecto, estos últimos municipios, conforme a la propuesta de Javier Delgado, constituyen, a escala estatal, una *periferia regional*, dado que, además de presentar una distancia mayor respecto a la metrópolis, sus centros tienen un enlace menos importante con ésta y con el corredor industrial San Juan del Río-Querétaro, y han constituido, a su vez, un corredor que se ha especializado en agroindustrias, amén de tener otras ramas en la manufactura y el comercio⁷.

⁷ Conforme a la propuesta de *ciudad-región* de Delgado, se puede darle contenido a ésta siguiendo el análisis que de distintas regiones realizó el autor del presente texto en el estado de Querétaro. De esa manera, la *periferia cercana* la constituirían los territorios rurales de los municipios más cercanos a la ciudad de Querétaro, esto es, de Huimilpan, Corregidora, El Marqués y Pedro Escobedo. La *periferia intermedia* podría considerarse la formada por las cabeceras municipales de Pedro Escobedo y Huimilpan y, la *periferia regional*, la constituida por los municipios mencionados líneas arriba. Al respecto consúltese Serna, 2006.

MAPA 1

CORREDORES INDUSTRIALES DEL ESTADO DE QUERÉTARO



Ezequiel Montes y Cadereyta, municipios que un estudio previo⁸ consideró a sus cabeceras como un territorio bisagra⁹, han desempeñado un papel económico particular en la dinámica territorial del estado. Han constituido 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

⁸ Refiere a la misma fuente que se menciona en la nota de pie de página número siete. Vale aclarar que el presente escrito es un análisis que explora una interpretación hipotética que en dicho estudio se planteó. En aquella fuente Ezequiel Montes y Cadereyta formaban una región, Tequisquiapan y Colón, formaban parte de otra más amplia. La convergencia de estos cuatro municipios en algunos procesos, llevó a conjeturar que podrían constituir una región diferente.

⁹ Delgado señala al término de “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 *charniere 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: 11, en Delgado, 1998: 73).

de las condiciones de frontera agrícola y a través de la carretera federal a la Sierra Gorda que se constituyó en un eje que permitió profundizar las relaciones económicas hacia esa región. Para los municipios del sur y el poniente han significado una zona favorable a la desconcentración industrial, en la que ciertas actividades manufactureras y agroindustriales han encontrado mejores condiciones para su desarrollo. Para la Sierra Gorda ha representado una zona comercial fundamental para la compra y venta de diferentes bienes y una puerta para otros vínculos económicos, de ahí su denominación de bisagra, pues ha articulado procesos propios con el norte y el sur y ha sido puente en relaciones entre esos dos extremos de la entidad.

Colón y Tequisquiapan, son municipios que, de acuerdo a su posición geográfica, sus características fisiográficas y a las funciones económicas que realizan respecto a los procesos regionales que aquí se analizan, encuentran asociaciones con Cadereyta y Ezequiel Montes, aunque también previamente se les consideró parte de otra región.

Una perspectiva de cómo se fue configurando en esta periferia regional un corredor, la presenta, por una parte, la evolución de la implantación de los establecimientos industriales y comerciales que hubo desde los años ochenta, en la que estos cuatro municipios comenzaron con una presencia importante. Si bien, es cierto que todavía es muy fuerte la concentración de la actividad económica de los sectores secundario y terciario en los municipios del corredor San Juan del Río-Querétaro, es importante hacer notar que paulatinamente, pero de manera constante, ha habido un decrecimiento, en números relativos, en dicho corredor entre los años 1988 y 2003. La disminución de la concentración urbana manifiesta, en contraparte, un incremento de los establecimientos comerciales e industriales en el grupo de municipios formado por Tequisquiapan, Ezequiel Montes, Cadereyta y Colón (véanse los cuadros 1 a 4).

Esta situación del cambio en la estrategia de localización de la planta productiva en el estado es indicativa de una modificación en la propensión concentradora y de una tendencia a una integración más amplia de los ámbitos territoriales que habían permanecido en una dinámica más endógena. De esa manera, los municipios vecinos y situados al norte del corredor industrial Querétaro-San Juan del Río, se encuentran en una dinámica creciente de participación que ha configurado un corredor interregional parecido al que propone Friedmann para la cuarta fase de la ciudad. Tal como ya se anotó líneas atrás, Delgado

señala que 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, este autor alude a estos estadios históricos de la ciudad de Friedmann para explicar la formación de corredores transregionales en México, se podría hablar de un corredor interregional para este caso (1998: 89).

CUADRO 1
UNIDADES ECONÓMICAS MANUFACTURERAS EN LOS CORREDORES INDUSTRIALES DEL ESTADO DE QUERÉTARO POR MUNICIPIO, 1988, 1993, 1998 y 2003

	1988		1993		1998		2003	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Corredor San Juan del Río-Querétaro								
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
Otros 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

Fuentes: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1994a, 1995, 2001b y 2004.

El crecimiento de Tequisquiapan en el número de instalaciones manufactureras, en el periodo 1988-2003, es el caso que sustenta mejor la nueva localización de la planta productiva, pues de tener 8.4% de esos establecimientos en el primer año, en 2003 contaba con el 14.5% de los mismos, lo cual, si lo vemos desde la perspectiva de la suma con los otros municipios, sumaron alrededor de la cuarta parte de las unidades manufactureras del estado en 1993 y 2003¹⁰ (véase el cuadro 1).

En contraparte está el comportamiento de los municipios del otro corredor, en el que lo notable es la participación a la baja, en números relativos, de los principales centros industriales, habiendo pasado de poco más de las tres cuartas partes de empresas en 1988 (76.3%) a poco menos de esa misma proporción en 2003 (72.5%). De esto, lo más destacable es que el municipio de Querétaro, el principal foco industrial de la entidad, entre

¹⁰ Llama la atención el comportamiento de Ezequiel Montes, pues los demás municipios, 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 sus números decrecieron notoriamente hacia 2003.

1998 y 2003, además de disminuir su participación porcentual, también bajó en números absolutos la presencia de empresas, al pasar de 1 936 a 1 854 unidades económicas.

CUADRO 2
PERSONAL OCUPADO EN LA MANUFACTURA DE LOS CORREDORES INDUSTRIALES DEL ESTADO DE QUERÉTARO POR MUNICIPIO, 1988, 1993, 1998 Y 2003

	1988		1993		1998		2003	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Corredor San Juan del Río-Querétaro								
Corregidora	2400	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
Otros 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

Fuentes: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1994a, 1995, 2001b y 2004.

Para el corredor agroindustrial, en el caso del personal ocupado, la participación es baja comparada con la que tiene en las empresas manufactureras (su punto álgido concentró 8.4% en 1998 y el más bajo fue en 2003 con 2.8%), dado que la presencia de empresas medianas y grandes no se da en éste como en el otro corredor, por el contrario, predominan las micro y las pequeñas, muchas de ellas de carácter familiar. Incluso este corredor tuvo una caída considerable en este rubro entre 1998 y 2003, lo que disminuyó su concentración y confirma el tamaño de las empresas (véase el cuadro 2).

En el caso del comercio, los municipios del corredor agroindustrial han mantenido una presencia más discreta en el comportamiento estatal, ya que sus números de participación son más bajos que los de la manufactura al acumular 12.1% en 2003 (véase el cuadro 3), lo cual no significa que sea irrelevante en el papel que desempeñan en el orden territorial que se ha articulado desde los años ochenta, ya que Ezequiel Montes y Cadereyta son importantes abastecedores de abarrotes y otros productos para los municipios serranos, esto es, son buenos comerciantes en lo general y, en lo particular, sus agentes económicos son gente dedicada a la compra y venta de ganado para engorda y de insumos agroganaderos, lo cual ha convertido a las cabeceras de estos municipios en un centro de concentración

comercial que atrae incluso a gente de localidades vecinas de los estados de Hidalgo y Guanajuato.

CUADRO 3
UNIDADES ECONÓMICAS DEDICADAS AL COMERCIO EN LOS CORREDORES INDUSTRIALES DEL ESTADO DE QUERÉTARO POR MUNICIPIO, 1988, 1993, 1998 y 2003

	1988		1993		1998		2003	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Corredor San Juan del Río-Querétaro								
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
Otros 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

Fuentes: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1994a, 1995, 2001b y 2004.

CUADRO 4
PERSONAL OCUPADO EN EL COMERCIO DE LOS CORREDORES INDUSTRIALES DEL ESTADO DE QUERÉTARO POR MUNICIPIO, 1988, 1993, 1998 Y 2003

	1988		1993		1998		2003	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Corredor San Juan del Río-Querétaro								
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
Otros 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

Fuentes: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1994a, 1995, 2001b y 2004.

El desplazamiento de la actividad económica manufacturera y comercial que está habiendo hacia esta área es signo de un nuevo ordenamiento territorial del estado de Querétaro, en el que las manifestaciones están tendiendo a constituir una periferia regional con una dinámica

propia, dado el tipo de industrias y de procesos económicos que se están presentando, aunque, sin duda, no ajena a los procesos de los grandes centros urbanos.

III. ¿Por qué el corredor es agropecuario e industrial?

En los municipios de este corredor, todavía existe una amplia predominancia de paisaje rural, en el que continúan presentes la ganadería y la agricultura con tierras de temporal en su mayor parte, en donde se combinan cultivos comerciales con básicos. Vistos demográficamente, el crecimiento indica que hay un avance hacia las concentraciones urbanas. Para 2005, la cabecera de Tequisquiapan era la única localidad netamente urbana de este grupo de municipios¹¹, concentró 26 858 habitantes, que representaron, como población urbana, el 49%, quedando 11% como rural. Ezequiel Montes y Cadereyta también concentraron más población en sus cabeceras (13 883 y 12 199 habitantes, respectivamente), pero no rebasaron el límite para considerárseles localidades urbanas, aunque la concentración que presentan las coloca en el umbral de serlo. Colón es el municipio con población más dispersa de este grupo, su cabecera acumuló 6 473 habitantes, apenas el 12.5% de la población municipal, lo que denota todavía una amplia presencia de asentamientos rurales (INEGI, 2006).

Estos municipios son parte de la frontera agrícola del estado, de hecho, todos comparten parcialmente la región semidesértica, sobre todo Cadereyta que prácticamente en su totalidad forma parte de esa región natural, y en menor medida Ezequiel Montes. Colón y Tequisquiapan, a pesar de tener territorio semidesértico, disponen de más hectáreas de tierras con riego que sus vecinos, lo que les permite sembrar cultivos comerciales como los forrajes y las hortalizas (Serna, 2006).

Aparte de las actividades primarias, han existido otras que han surgido de manera alterna y que indican el camino hacia lo urbano e industrial que siguen estos municipios. 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, y el trabajo en maquiladoras. La conjunción de estas actividades en la región ha delineado la especialización del sector secundario con características particulares, las que refieren, por una parte, a una industria sustentada en materias primas del medio, como son las extractivas del calcio y el mármol; en productos

¹¹ Se consideran en este caso a las que tienen 15 000 o más habitantes.

artesanales como la cestería de vara y otras piezas elaboradas con fibra de ixtle, mármol, madera y piel, así como textiles de lana, y; por otra, a industrias de insumos textiles y del vestido, algunas de éstas maquiladoras; e industrias procesadoras de alimentos para ganado y de consumo humano, y vinos¹².

La característica de flexibilidad territorial que han mostrado Cadereyta y Ezequiel Montes con sus agentes económicos para articular procesos económicos, más el proceso de desconcentración industrial que se ha dado en los grandes centros urbanos, ha permitido configurar un corredor económico tomando como ejes a las carreteras que comunican a las cabeceras de estos dos municipios y las de Colón y Tequisquiapan (véase el mapa 1).

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 que se ha tendido en éste a la especialización en lo agroindustrial, principalmente porque una de las ramas que se ha hecho presente de modo notable es la avicultura de alta tecnificación.

En efecto, las granjas avícolas tienen una presencia notable en esta región, las cuales realizan una práctica cuasi monopolística. Sintéticamente, el proceso que han seguido refiere a que el capital industrial, con su capacidad financiera y tecnológica, así como con negociaciones previas, tomó la mayoría de las granjas locales en renta o en aparcería y las ha administrado bajo un esquema de integración vertical. Con esta situación, las empresas capitalistas prácticamente han eliminado del mercado como sus competidores a los propietarios originales y los han convertido en arrendadores de sus granjas, o los han hecho sus “socios”, por medio de la aparcería. En ese tenor, las grandes empresas avícolas han controlado territorialmente el nicho productivo y el mercado por la conjunción de los factores tecnológico y económico.

¹² En estos municipios, la industria tiene varias ramas, entre las que han destacado se encuentran Sara Lee, en la cabecera de Cadereyta, y Levi's, en la cabecera de Ezequiel Montes. En el caso de la primera, es una industria que se dedica a la fabricación de ropa interior para dama y caballero, su antecedente fue la empresa Playtex, especializada en la ropa interior femenina y asentada en este lugar alrededor de los años ochenta. Levi's, por su parte, es un empresa que empezó a operar en Ezequiel Montes también en los años ochenta y cerró en 1994; se dedicaba a coser prendas de vestir en el esquema de las maquiladoras. Empero, lo más destacable es que tuvo 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 se encuentran varias empresas caleras, entre ellas, Cal Bernal y Cal San Antonio. Por igual, en la rama de alimentos y bebidas, entre estos municipios se localizan las empresas de capital nacional Nutrisoc, La Perla y Albamex, dedicadas a la producción de alimentos para ganado (Serna, 2006), la empacadora Mc Cormick y las vitivinícolas La Redonda y Freixenet .

El comportamiento productivo de esta rama en el conjunto de los municipios del corredor ha sido de un crecimiento constante (véase el cuadro 5), aunque de manera más sobresaliente lo fue desde la década de los noventa por la adopción del modelo de integración vertical llevado por las empresas avícolas, principalmente por la aparición de Pilgrim's Pride en el campo queretano en 1988.

CUADRO 5
NÚMERO DE CABEZAS DE AVES EN LOS CORREDORES INDUSTRIALES DEL ESTADO 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
Otros 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

Fuentes: Secretaría de Industria y Comercio, 1965 y 1975, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática 1986, 1994b, 2001a y Gobierno del Estado de Querétaro, 2006.

En esta región, bajo el esquema de la integración vertical, también ha hecho presencia Bachoco, la cual en 1996 tenía tres granjas instaladas en Cadereyta, en Ezequiel Montes tenía tres, contaba con siete en Colón y con ninguna en Tequisquiapan, lo que refleja que esta empresa ha tenido poca presencia. Pilgrim's Pride, por su parte, en el mismo año contaba con cinco granjas en Cadereyta, con diecinueve en Ezequiel Montes, con doce en Tequisquiapan y con trece en Colón, lo que significa que ha sido la empresa que más ha influido en el crecimiento y auge de la avicultura regional¹³.

La producción avícola de estos municipios, ha sido una expresión fuerte que ha incidido en la configuración de este corredor agroindustrial paralelo al corredor San Juan del Río-Querétaro. La posición a la cabeza de la avicultura en los valores de la producción del

¹³ Es importante asentar que en el mismo año de 1996, en Ezequiel Montes había veintidós granjas de avicultores locales que no estaban en aparcería ni rentándose a ninguna de las dos empresas, en Colón once y en Tequisquiapan una, las cuales son de avicultores que no se habían integrado a ese esquema empresarial porque se han dedicado a trabajar nichos de mercado diferentes, en este caso, atendiendo el mercado al menudeo de la región (documento interno de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, Delegación Querétaro. Agosto de 1996).

subsector ganadero estatal¹⁴, más la presencia de las industrias de otras ramas en el corredor complementan esta configuración territorial, en la que las ramas ligadas al agro, como de las que trabajan en la tierra (vitivinícolas) y las que lo hacen en la explotación del subsuelo (caleras y mármol), le dan un carácter primordialmente agroindustrial.

Este corredor, por estar asentado en un valle y contar con una buena infraestructura carretera, permite un rápido desplazamiento hacia la carretera México-Querétaro (principal eje del otro corredor industrial) para transportar un amplio flujo de mercancías (véase el mapa 1). Si bien, el corredor agropecuario es una periferia regional que se ha especializado en los rubros productivos ya mencionados, en su área próxima (en el municipio de El Marqués), está funcionando un nuevo aeropuerto internacional 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, puesto que, además de pretenderse que dicha instalación otorgue servicio de transporte para personas, mercancías e insumos industriales, está aplicándose, desde 2005, un proyecto que constituirá un centro especializado en la aeronáutica, que oficialmente lo han reconocido como un *cluster*¹⁵ o *corredor de la aeronáutica*, que arrancó con la instalación de la empresa canadiense Bombardier Aerospace dentro de su perímetro. Este proyecto ha sido apoyado con la formación de especialistas en diferentes instituciones educativas de la entidad, y contará con un centro de educación aeroespacial y la instalación de empresas proveedoras especializadas en la aeronáutica en un parque, construido *ex profeso*, dentro de los terrenos del aeropuerto (Bombardier Aerospace Oficial Thread, 2007).

En ese contexto, este aeropuerto, que bien podría considerarse parte de la *periferia intermedia* que propone Delgado, ha intensificado el carácter urbano que esta zona alterna

¹⁴ La rama avícola ha sido la de más alta aportación en los valores de la producción del subsector ganadero desde 1991 (Serna, 2006). En 2003, su aportación cubrió el 81% de la producción estatal de carne en canal (SAGARPA, 2007), y en 2005, ocupó el tercer lugar nacional en producción de carne de pollo (Gobierno del Estado de Querétaro, 2006).

¹⁵ Los *clusters* corresponden a una forma organizacional que cobró importancia como instrumento de desarrollo económico durante la década de los ochenta, y en los noventa se promovieron políticas públicas orientadas a reactivar economías nacionales de la mayoría de los países latinoamericanos; 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 empresas 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 *sistèmes de production locals* (Corporate Solutions, 2003, en Inostroza y Bolívar, 2004: 167).

ha ido adquiriendo y constituye una acentuación de la relocalización industrial que el modelo neoliberal y la globalización económica han ejercido en prácticamente todo el mundo.

Para terminar, hay que señalar que la forma en que el sector secundario se ha desarrollado en estos municipios apuntan hacia la cuarta fase que Friedmann postuló para la ciudad, en el sentido de que el ordenamiento 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 desarrollo de la actividad sectorial, como en los territorios cercanos del corredor 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 de las actividades primarias ligadas al sector manufacturero.

Bibliografía

Aguilar, Adrián G. "La ciudad de México en la región centro. Nuevas formas de la expansión metropolitana", en Delgado, Javier y Blanca R. Ramírez (coords.), *Transiciones. La nueva formación territorial de la ciudad de México*, Universidad Autónoma Metropolitana/ Plaza y Valdés Editores, México, D. F., 1999.

Ávila, Héctor. "Ideas y planteamientos teóricos sobre territorios periurbanos. Las relaciones campo-ciudad en algunos países de Europa y América", en *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*. Universidad Nacional Autónoma de México, núm. 45, México, D. F., 2001.

Barrios, Sonia. "Ejes y polos de desarrollo en el pasado y futuro de Venezuela", en *Revista Urbana*, (online), vol. 7, núm. 30, Caracas, enero de 2002, pp. 13-24, disponible en la World Wide Web: <http://www2.bvs.org.ve/scielo.php> 2002, 15 de enero de 2006.

Bombardier Aerospace Oficial Thread, disponible en la World Wide Web: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=386303>, 1 de abril de 2007.

Delgado, Javier. "Querétaro: hacia la ciudad región", en *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 8, núm. 3, México D.F., 1993, pp. 655-699.

------. *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades*, Universidad Nacional Autónoma de México/ Plaza y Valdés Editores, México, D.F., 1998

Garza, Gustavo. *La urbanización de México en el siglo XX*, El Colegio de México, México, D.F., 2003.

Gobierno del Estado de Querétaro. 2006, disponible en la World Wide Web: <http://www.queretaro.gob.mx/sedesu/desecco/esteco/perfeco/anuario/2006/index.htm>, 4 de abril de 2007.

Inostroza, Luis y Augusto Bolívar. "Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional", en *Análisis Económico*, núm. 41, vol. XIX, México, D.F., 2004, pp. 153-174.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). *Anuario Estadístico del estado de Querétaro. 1986*, INEGI/ Gobierno del Estado de Querétaro, 1986.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Anuario estadístico del estado de Querétaro de Arteaga. Edición 1994*, INEGI/ Gobierno del estado de Querétaro, Aguascalientes, 1994a.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Querétaro. Resultados definitivos. VII Censo Agrícola-Ganadero*, Aguascalientes, 1994b.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Anuario estadístico del estado de Querétaro de Arteaga. Edición 1995*, INEGI/ Gobierno del estado de Querétaro, 1995.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Anuario Estadístico. Querétaro de Arteaga. Edición 2001*, INEGI/ Gobierno del Estado de Querétaro de Arteaga, Aguascalientes, 2001a.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. 2001b, disponible en la World Wide Web: <http://www.inegi.gob.mx/estadistica/espanol/estados/qro/sociodem>, julio de 2001.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. 2004, disponible en la World Wide Web: <http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/censos/ce2004/ResumenQro.asp?c=6417&e=22>, 7 de abril de 2007.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2006, disponible en la World Wide Web: <http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/conteo2005/default.asp?c=67908&e=22>, 3 de abril de 2007.

Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación. Delegación Querétaro (SAGARPA). 2007, disponible en la World Wide Web: http://www.sagarpa.gob.mx/dlg/queretaro/ganaderia/estadisticas_pecuarias_2003/valor_carne_canal.htm, 31 de marzo de 2007.

Secretaría de Industria y Comercio (SIC). *IV Censos agrícola, ganadero y ejidal, 1960*, México, D.F., 1965.

Secretaría de Industria y Comercio. *IX Censos agrícola, ganadero y ejidal, 1970*, México, D.F., 1975.

Serna, Alfonso. *Los procesos urbano regionales del campo queretano, 1960-2000*, Tesis Doctoral, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Doctorado en Ciencias Sociales, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 2006.