

EL ESCENARIO GLOBAL – LOCAL: NISSAN EN AGUASCALIENTES

Cecilia Escobedo Torres¹

Leticia Elizabeth Souza Mosqueda²

RESUMEN

El presente trabajo tiene por objetivo mostrar un acercamiento a la industria automotriz en específico la trasnacional Nissan japonesa en Aguascalientes y el tipo de relación con el desarrollo local a partir de un escenario global en la entidad. A nivel internacional la trasnacional Nissan, guarda un lugar importante para diferentes economías, pues aporta a estas naciones en diferentes rubros; en inversión extranjera directa, ubicación de plantas de producción de automóviles que dinamizan el mercado de trabajo e integran en diferentes niveles a micro y pequeños empresarios a nivel de proveeduría.

Las corporaciones multinacionales (MNC por su nombre en inglés) revelan una interrelación compleja y dinámica con el desarrollo económico, político y social de los Estados-nación. Dicken (2011) y Sklair (2001) sostienen que las multinacionales son las instituciones que influyen más que ninguna otra en el proceso de globalización. Estas, van dando forma a la economía global contemporánea mediante el impacto económico y social que tiene la inversión extranjera directa (IED) en los países donde se localizan (Carrillo, 2015).

Conceptos clave: desarrollo local, empleo, inversión extranjera directa, producción, ubicación, competitividad, red productiva, globalización.

¹ Maestra y doctorante en posgrado en Geografía y ordenación territorial. Profesora investigadora del Departamento de Estudios del Pacífico. Universidad de Guadalajara. ceciliae@csh.udg.mx, heressy@hotmail.com

² Maestra en Derecho. Profesora investigadora del Departamento de Derecho. Universidad de Guadalajara. ceding@hotmail.com

Introducción

Las sociedades locales -bajo las expresiones de zonas rurales, ciudades intermedias, áreas metropolitanas, regiones, ciudades portuarias, zonas populares de grandes ciudades u otras- constituyen espacios socialmente densos en los que inciden con distinto poder y ascendencia esos múltiples agentes.

Así, la dimensión territorial del desarrollo es el desarrollo local (Bertoni, 2011). El territorio es un espacio geopolítico pero al mismo tiempo es un espacio de flujo, de encuentro entre intereses locales e intereses no locales, donde queda de manifiesto la economía globalizada e interdependiente de la actualidad. Los gobiernos locales se definen por su territorio, mientras que las empresas en un territorio y, solo en algunos casos pueden perseguir intereses locales. En un pasado no tan remoto los territorios nacionales aparecían como el ámbito natural de la concepción e implementación de los “planes de desarrollo”. Pero las realidades locales (subnacionales) y las fuerzas globales (internacionales) confrontan con los estados nacionales como ámbitos territoriales en los cuales concebir e implementar proyectos de desarrollo. De ahí que, el concepto de desarrollo local se haya convertido en una forma de concebir el proceso de desarrollo en el marco de una «lógica territorial», entendida como la articulación del conjunto de interdependencias existentes entre los diferentes actores en el territorio.

Desde hace más de treinta años, a la par que se intensificaba el proceso de integración económica a nivel global, han surgido y se han desarrollado múltiples experiencias de desarrollo local en los países pobres y de desarrollo tardío (Aghon et al. 2001; Scott y Garofoli, 2007; Vázquez, 2007 y 2005). Con el fin de reducir la pobreza, crear empleo y favorecer el progreso económico y social, los actores locales promovieron iniciativas, como respuesta de las localidades y territorios a los desafíos que plantean el ajuste productivo y la creciente competencia en los mercados nacionales e internacionales. (Vázquez Barquero, 2009).

Es por ello que, la creación y desarrollo de las empresas es una condición necesaria en el proceso de desarrollo, ya que las empresas transforman el ahorro en inversión a través de los proyectos empresariales; además, cuando se estimula el desarrollo de redes y clusters de empresas, se propicia la aparición de economías externas de escala y la reducción de los costes de transacción.

La sociedad mundial formada a partir de la planetarización promovida por la hegemonía capitalista consolidada a partir de 1989, remite a un “mundo nuevo”, una especie de continente no investigado que se abre a una tierra de nadie Transnacional, a un espacio intermedio entre lo nacional y lo local. Como consecuencia, Ulrich Beck indica el surgimiento de un conjunto de acciones propias de las Sociedades mundializadas. Eso puede ser notado en la relación de los Estados nacionales con las empresas multinacionales. (Marcio Cruz y Zenildo Bodnar, 2008)

El proceso de globalización que se está dando con el cambio de siglo ha transformado de manera profunda la concepción del desarrollo y las formas para acceder al mismo. Así mismo, ha resultado en un fortalecimiento del papel de los gobiernos locales y regionales en la promoción del desarrollo.

En tanto, paralelamente a este redescubrimiento de lo “local”, surge con fuerza el fenómeno de la “globalización”, la cual se expresa, entre otras cosas, en el rol creciente de las empresas transnacionales (ET) en la producción y el comercio internacionales, en la proliferación de alianzas -aveces llamadas “estratégicas- y redes (*networks*) entre firmas de distintos países y en la mayor apertura de las economías nacionales a los flujos globales de mercancías, capitales y tecnología –de difícil reversión, por otro lado, a partir de acuerdos internacionales como los del GATT/OMC-. Aunque las implicancias de este fenómeno están lejos de ser entendidas, su influencia ya se está haciendo sentir plenamente en países como Argentina y

Brasil, generando debates acerca de, por ejemplo, el papel de las ET en el futuro sendero de desarrollo de ambas economías (Chudnovsky y López, 1997; Laplane y Sarti, 1997)⁴, o sobre el margen de maniobra y los instrumentos más adecuados de política en el nuevo escenario

1) **Nissan en México: El escenario global**

La historia de la industria automotriz en México tiene su origen en 1925, cuando fmc instaló la primera planta de montaje en la ciudad de México; sin embargo, esta industria se comenzó a regular hasta el año 1947, cuando el gobierno estableció un sistema de cuotas de importación para graduar la incorporación de autopartes fabricadas en México. El año de 1962 se considera el comienzo del desarrollo contemporáneo de la industria automotriz, en ese año se emitió el Decreto de Integración de la Industria Automotriz, como parte de la estrategia del modelo de sustitución de importaciones (msi). En dicho decreto se estipuló que, a partir del 1 de septiembre de 1964, el contenido de piezas de fabricación nacional en el ensamble de los vehículos debía ser de 60% sobre los costos directos de producción, además se prohibió la importación de vehículos ensamblados y se restringió el uso de materias primas de origen extranjero, sometiéndolas a permisos de importación (Fimbres, 1984; Zapata, 2005).

En el año 1983 el gobierno intervino otra vez en la industria automotriz: en septiembre emitió el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, con el que se reforzaron las medidas del decreto emitido en 1977 en torno al equilibrio de la balanza de pagos y la consolidación de la integración de partes nacionales; las nuevas propuestas de este decreto fueron alcanzar mayores economías de escala mediante el aprovechamiento de los mercados internos y externos, la reducción del número de líneas y modelos, la estandarización de partes y componentes, y el fomento de desarrollo tecnológico y nuevas líneas de producción (Fimbres, 1984; Ramírez y González-Aréchiga, 1993).

Es en este nuevo patrón de desarrollo económico del país en los años ochenta, que la industria automotriz se convirtió en factor fundamental de apertura externa y reconversión industrial. Los planes de desarrollo se enfocaron a captar inversión extranjera directa (ied) y dar libertad a los estados para atraer inversiones a su territorio, sin necesidad de permiso federal.

Las corporaciones multinacionales (MNC por su nombre en inglés) revelan una interrelación compleja y dinámica con el desarrollo económico, político y social de los Estados-nación. Dicken (2011) y Sklair (2001) sostienen que las multinacionales son las instituciones que influyen más que ninguna otra en el proceso de globalización. Estas, van dando forma a la economía global contemporánea mediante el impacto económico y social que tiene la inversión extranjera directa (IED) en los países donde se localizan.

En México, Según la Secretaría de Economía, en 2014 el sector automotriz, se ubicó por primer año como el séptimo productor de vehículos a nivel internacional y el primer lugar en América Latina, superando a Brasil por más de 200 mil unidades. Durante dicho año, la producción y exportaciones de vehículos ligeros y pesados establecieron un nuevo record histórico en el país. En este mismo año, la industria automotriz terminal obtuvo un crecimiento en tres ámbitos de gran relevancia: mercado interno, exportaciones y producción. Durante este año el sector automotriz terminal y de autopartes representaron aproximadamente 3% del PIB nacional y 17% del PIB manufacturero mexicano.

La producción de vehículos ligeros creció 9.8%, pasando de 2.93 millones de unidades a 3.22 millones para 2013 alcanzando un nuevo nivel histórico para las armadoras en México. Por otro lado, la industria de vehículos pesados, registró un crecimiento de 23.6% en su producción, alcanzando las 168,882 unidades.

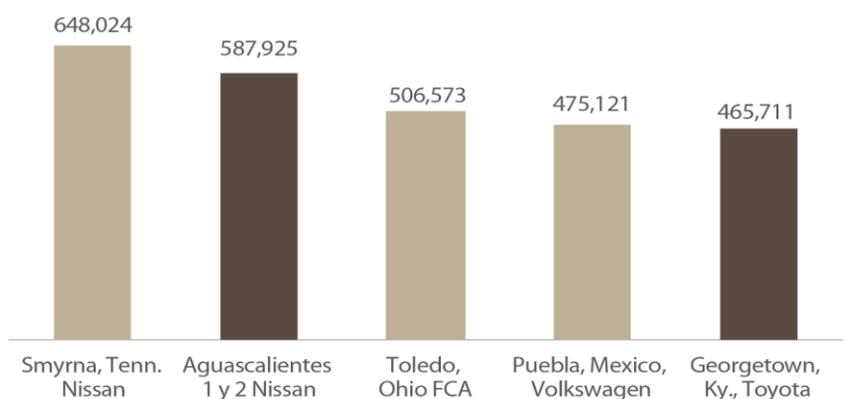
Este sector de la producción de vehículos se ha vuelto significativo y guarda importancia y relación con la industria automotriz en México, en general y en particular con Nissan es el de autopartes en México ha sido impulsado por la presencia productiva de las principales empresas armadoras de vehículos (ligeros y pesados) en el mundo, tales como: General Motos, Ford, Chrysler, Volkswagen, Nissan, Honda, BMW, Toyota, Volvo y Mercedes-Benz. En total, existen en el país 24 complejos productivos en 14 estados del país, en los que se realizan actividades que van desde el ensamble y blindaje, hasta la fundición y el estampado de vehículos y motores. En México se producen más de 40 modelos de automóviles y camiones ligeros.

La mayoría de las empresas armadoras en México cuentan con empresas de autopartes que se localizan alrededor de sus plantas de vehículos para cumplir con las exigencias de proveeduría y tiempos de entrega. México ofrece a las armadoras una alta capacidad de manufactura, así como diseño y producción de modelos enfocados a los más altos estándares de calidad, comercializados en los mercados de mayor demanda. Dos de las cinco principales plantas productoras de automóviles en Norteamérica se ubican en México: Volkswagen Puebla y Nissan Aguascalientes. La primera fue la planta de mayor producción en la región, con 516,146 vehículos producidos y, en conjunto, ambas plantas fabricaron más de un millón de unidades en 2014 (véase gráfico 1).

La relación actual local y general global entre la trasnacional Nissan japonesa con Nissan mexicana se puede observar en diferentes aspectos y niveles. Por ejemplo, la planta de manufactura de vehículos más antigua, Kyushu, produce el modelo Nissan X-Trail. Así, mientras en las plantas de Nissan mexicana se producen algunos modelos que son para el mercado mexicano otros lo son para el mercado internacional como, March, Platina, Sentra, Tiida, Note 4 puertas hatch back, Versa, entre otros (véase cuadro1). Los modelos que más se

exportan según la cantidad de modelos producidas entre 2008 y 2013, son el modelo Sentra 2.0 con un estimado aproximado de 157,255 unidades producidas en 2013, el modelo Tiida alcanzó un total de producción de 11,169 para exportación en el mismo año y Tiida Sedan 11,931, Note 4 puertas 55,809 y Versa 114,550, todos ensamblados en las plantas Civic planta de Nissan ubicada en Cuernavaca Morelos, y Aguascalientes.

Gráfico 1
Top 5 armadoras de Norteamérica, 2014
 (vehículos producidos)



Fuente: ProMéxico con información de Automotive News, 2014.

Cuadro 1

Volumen de la producción de automóviles para exportación por empresa y modelo						
Serie anual de 2008 a 2013						
Unidades						
Destinada al mercado internacional						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013p
Nissan Mexicana, SA de CV	277,335	224,408	331,473	379,072	409,162	388,521
March	0	0	0	23,368	44,698	31,820
Platina	1,118	409	0	0	0	0
Sentra	11,501	0	0	0	0	0
Sentra 2.0	89,199	106,070	126,380	137,617	133,384	157,255
Tiida	146,910	64,670	120,719	106,134	88,430	11,969
Tiida Sedan	13,264	39,392	72,467	50,482	23,885	11,931
Tsuru 4 puertas	15,343	8,150	11,905	8,906	6,945	5,187
Note 4 puertas hatch back	0	0	0	0	0	55,809
Sentra SER	0	5,717	0	0	0	0
Versa	0	0	0	52,565	111,820	114,550

Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI y AMIA, AC. Boletín Mensual. "La industria automotriz en México 2014". Serie estadísticas sectoriales. INEGI.

La industria de manufactura automotriz en México era dominada por armadoras estadounidenses. Con la llegada de Nissan, una compañía japonesa, vino a revolucionar la industria y establecer nuevos parámetros de calidad, eficiencia, durabilidad e innovación, convirtiéndose rápidamente en los vehículos predilectos del mercado mexicano. El arranque de planta CIVAC fortaleció los cimientos de la filial Nissan Mexicana. En su inicio, la planta estaba constituida únicamente por una línea de producción de vehículos de pasajeros que comprendía las zonas de carrocería, pintura, ensamble, vestiduras y grupos mecánicos, con una capacidad de producción de 70 unidades al día.

En concreto, Nissan ha desarrollado una larga trayectoria en México con 50 años de innovación tecnológica, investigación, diseño y, sobretodo, en calidad de sus procesos de manufactura y producción. Se trata de una historia cuyo origen se remonta a 1966 con el establecimiento de la planta CIVAC, en Morelos, como el primer complejo de manufactura de Nissan Motor fuera de Japón.

La inauguración de planta CIVAC tuvo lugar en un periodo de expansión de Nissan a nivel global, que se extendió por las décadas de los 50 y 60. Además de este complejo, la armadora japonesa inició producción de algunos modelos en Yolon Motor Co., Ltd, en Taiwan y posteriormente construyó las plantas de Oppama y Zama en Japón.

La producción de motores en este complejo se da por finalizada en 2004, delegando esta responsabilidad a la planta de *Powertrain* en Aguascalientes, inaugurada en 1982. A dieciséis años del inicio de operaciones, Nissan Mexicana celebró en 1982 la producción de 500 mil unidades en planta CIVAC, dando comienzo a una serie de hitos y reconocimientos a los procesos de manufactura que convertirían a la compañía en un referente tanto en la industria automotriz mexicana, como en la corporación a nivel global.

Los vehículos producidos en Planta CIVAC incluyen la recientemente lanzada NP300 Frontier, NP300, Tsuru, Versa, Tiida Sedán, NV200 y NV200 Taxi. La producción de estos vehículos se destina a los mercados de Norteamérica y Latinoamérica, incluyendo Estados Unidos, Canadá y México, así como de los países del Golfo, como Irak y Emiratos Árabes Unidos.

Si bien Nissan arribó al mercado mexicano en el año 1959 como comercializadora de vehículos de la marca Datsun, fue dos años más tarde, en septiembre de 1961, cuando se constituyó oficialmente como Nissan Mexicana S.A. de C.V. El 12 de mayo de 1966 Nissan Mexicana celebró el inicio de operaciones de su primer centro de manufactura: planta CIVAC, la cual se convirtió en pieza clave en la estrategia de globalización de la corporación. Este complejo de manufactura se extiende en una superficie de más de 400,000 m², equivalente a 56 campos de fútbol. En un inicio se empleó a 740 personas, cifra que en estos 50 años se ha multiplicado 7.1 veces a un total de 5,183 (véase figura 2).

2) **Nissan en Aguascalientes: El escenario local**

El sector automotriz en Aguascalientes representa una actividad socioeconómica importante. Es uno de los más representativos, pues genera 35.3% del producto interno del estado; 80.4% de la IED se ha destinado a ese sector y participa con 75.9% de las exportaciones totales de la entidad.

Para ello fue construido el parque industrial de logística automotriz “PILA” donde se estableció un considerable número de empresas proveedoras del sector; además de las inversiones como la de Jatco división de manufactura de transmisiones para autos de Nissan quien arrancó la construcción de una segunda planta con una inversión inicial de 200 mdd (Secretaría de Economía, 2012). (Carbajal, Almonte y Mejía 2013).

Las actividades económicas de Aguascalientes se concentran principalmente en producción de automóviles y camiones y partes para vehículos automotores las cuales suman el 39.3%, mismas que han ocupado el primer y segundo lugar entre 2003 y 2013. De ahí la importancia de la presencia de la planta Nissan en esta entidad (véase cuadro 3).

Cuadro 3
Principales actividades económicas del estado de Aguascalientes según ingresos

Actividad económica	Participación porcentual			Lugar de importancia		
	2003	2008	2013	2003	2008	2013
Automóviles y camiones	15.6	19.5	22.8	1	1	1
Partes para vehículos automotores	8.0	13.7	16.5	2	2	2
Abarrotes y alimentos al por mayor	5.1	3.5	5.0	3	4	3
Tiendas de autoservicio al por menor	3.5	3.0	4.0	7	5	4
Materias primas para la industria al por mayor	4.6	6.8	3.7	4	3	5
Combustibles y lubricantes al por menor	4.0	2.8	3.6	5	9	6
Elaboración de productos lácteos	2.3	2.9	2.8	10	6	7
Abarrotes y alimentos al por menor	2.9	2.9	2.2	8	8	8
Componentes electrónicos	3.7	2.9	1.9	6	7	9
Automóviles y camionetas al por menor	2.0	1.9	1.9	11	10	10

Fuente: Censos económicos 2014

Si bien, desde el norte hasta el bajío de nuestro país se encuentran distribuidas las plantas automotrices más importantes, por ejemplo la ciudad de México y Guanajuato suman trece de las 27 plantas ensambladoras de automóviles, según datos de la AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz), es el estado de Aguascalientes el que mayor producción de carros concentra por encima de Guanajuato y las otras entidades federativas, con 587,925 hasta 2014 (véase cuadro 4).

Cuadro 4

Principales actividades económicas del estado de Aguascalientes según ingresos

Actividad económica	Participación porcentual			Lugar de importancia		
	2003	2008	2013	2003	2008	2013
Automóviles y camiones	15.6	19.5	22.8	1	1	1
Partes para vehículos automotores	8.0	13.7	16.5	2	2	2
Abarrotes y alimentos al por mayor	5.1	3.5	5.0	3	4	3
Tiendas de autoservicio al por menor	3.5	3.0	4.0	7	5	4
Materias primas para la industria al por mayor	4.6	6.8	3.7	4	3	5
Combustibles y lubricantes al por menor	4.0	2.8	3.6	5	9	6
Elaboración de productos lácteos	2.3	2.9	2.8	10	6	7
Abarrotes y alimentos al por menor	2.9	2.9	2.2	8	8	8
Componentes electrónicos	3.7	2.9	1.9	6	7	9
Automóviles y camionetas al por menor	2.0	1.9	1.9	11	10	10

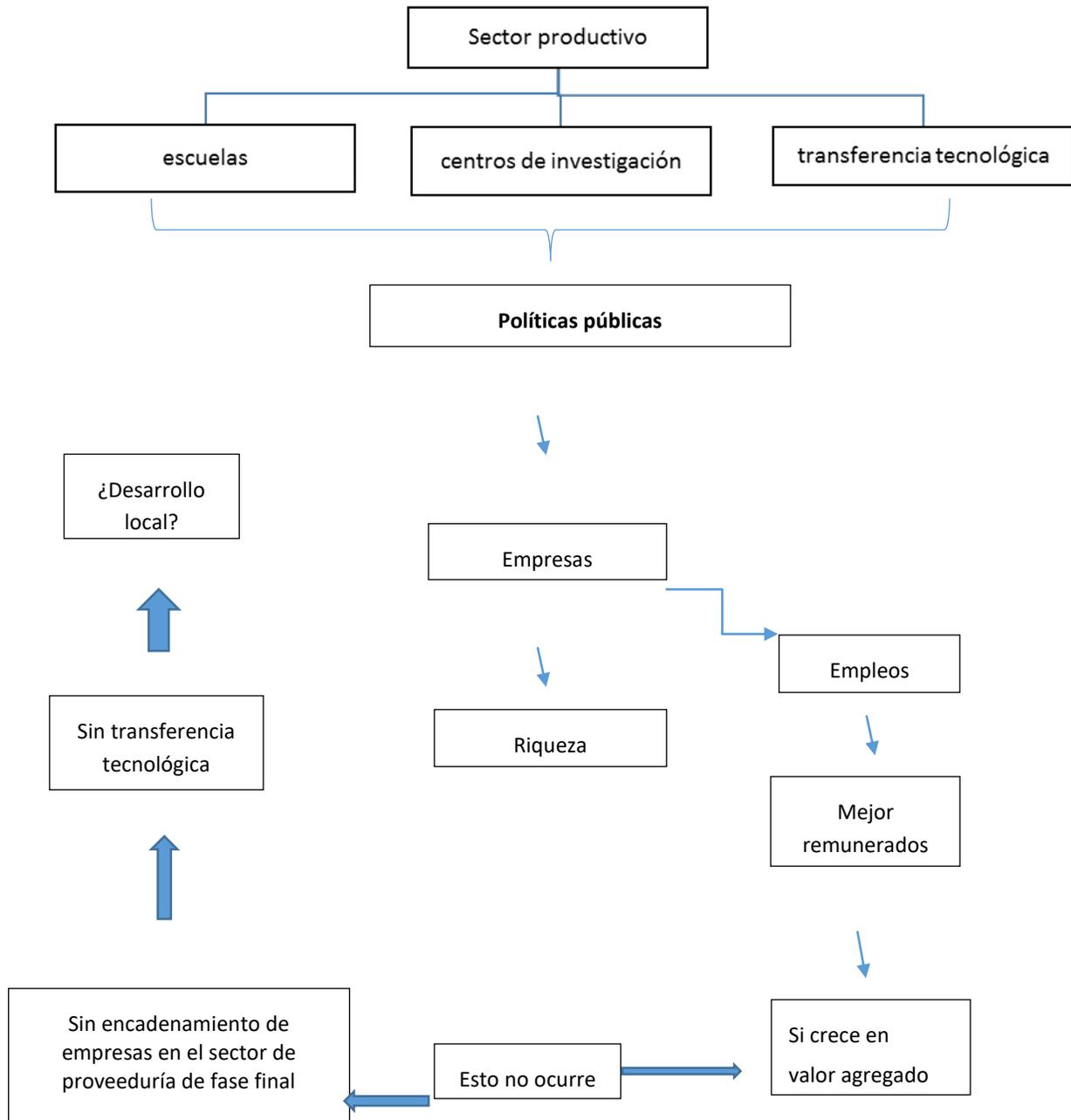
Fuente: Censos económicos 2014

En el caso específico de Aguascalientes se puede mencionar que, el desarrollo local, difícilmente se podría detonar con la presencia de la industria automotriz, dado que, para comenzar, la organización que el gobierno del estado de Aguascalientes diseñó para impulsar el desarrollo de proveeduría local – como posible aspecto del desarrollo local en el estado- , lo ha sido para las grandes empresas que operan con capital trasnacional. Según su idiosincrasia operativa, para que un sector productivo alcance pleno desarrollo, debe contar con escuelas, centros de investigación y transferencia tecnológica, estos tres aspectos deben estar abrigados por políticas públicas, que impulsen el progreso de empresas y estas a su vez generen riqueza y como consecuencia empleos, y alza de salarios pero si se trata de empleos producto de valor agregado.

El detalle en esta estructura gubernamental es que la mayoría de los empleos de mayor valor agregado son los que menos porcentaje ocupan en las empresas de Nissan, entonces, no ocurre que los salarios aumenten, el otro aspecto es que no existe un encadenamiento productivo, de manera que también es difícil que esta estructura como tal de resultado entonces

habría que cuestionarse donde comienza o donde termina el desarrollo local en el estado (véase esquema 1).

Esquema 1



Elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía del Estado.

Conclusiones

Uno de los aspectos que más se destacan en el territorio hidrocálido es en relación al reforzamiento de la organización de proveedores de tercer nivel. Lo que debería centrar la atención de los agentes locales es la acción de sectores productivos subalternos, es decir; que no fuese la industria automotriz el único motor rentable en ese espacio. Debido a que son capitales trasnacionales cuya ancla no es el territorio propiamente sino la mano de obra capacitada y basta que pueden encontrar en algún otro territorio, no es tampoco la generación de conocimiento porque no hay transferencia de este para con la fuerza productiva.

Pocas son las reflexiones que me habían merecido estos tres conceptos dado que estaba la mirada centrada en otros aspectos del desarrollo local propiamente sin embargo; ha sido de aportación las variables que componen estos constructos. Comenzando por el de territorio donde señala que la unidad de análisis puede ser la misma ciudad de Aguascalientes donde se encuentra localizada Nissan y que esta a su vez requiere de agentes que hagan posible su presencia productiva en ese lugar. Y que, todos los demás requerimientos que se necesiten son parte de los mecanismos necesarios para detonar el desarrollo local como la presencia de los proveedores.

Aguascalientes cumple con algunos elementos que la hacen competitiva, como factores sociales, una cultura de la producción relacionada con la industria automotriz, capital social, gobierno comprometido con otorgamiento de infraestructura.

Los procesos que realizan estas empresas son de bajo valor agregado en comparación con el producto final que requiere la gran empresa. Cada una de estas actividades cuenta con empresas diferentes que resuelven el abastecimiento de diferentes servicios y productos. Mismas que no figuran entre las grandes empresas proveedoras directas de Nissan pero si

indirectamente. Esto deja entrever diferentes aspectos que indican que el desarrollo local, si se observara a partir de los proveedores de tercer nivel, merecería una concepción diferente a la que Boissier y Vázquez Barquero definen dado que es partir de la participación de una trasnacional en relación pequeños agentes originarios del estado.

REFERENCIAS

Alburquerque Llorens, F. (1996). Dos facetas del desarrollo económico y local: fomento productivo y políticas frente a la pobreza.

Álvarez García, Rubén Darío y Jaime Alberto Rendón Acevedo (2010) *El territorio como factor de desarrollo*. En revista Semestre Económico, volumen 13, N° 27, pp. 39- 62 • ISSN 0120-6346, julio-diciembre de 2010, Medellín, Colombia

Bertoni, R., Castelnuovo, C., Cuello, A., Fleitas, S., Pera, S., Rodríguez, J., & Rumeau, D. (2011). *¿ Qué es el desarrollo?¿ Cómo se produce?¿ Qué se puede hacer para promoverlo? Construcción y análisis de problemas del desarrollo*. UR. UCUR: CSE.

Bracamonte A. y Contreras O. (2008). “Redes globales de producción y proveedores locales: los empresarios sonorenses frente a la expansión de la industria automotriz”, *Revista Estudios fronterizos*, vol. 9, núm. 18, julio-diciembre 2008, pp. 161-194.

Breton F. G. y Sánchez Juárez, I. L. (2011). “La industria automotriz y el fomento a las cadenas productivas en sonora: el caso de la Ford en Hermosillo . El colegio de la frontera Norte. Economía, Sociedad y Territorio, vol., núm. 35, 2011, pp.161-195.

Carbajal Suárez, Yolanda; Almonte, Leobardo de Jesús; Mejía Reyes, Pablo; (2016). La manufactura y la industria automotriz en cuatro regiones de México. Un análisis de su dinámica de crecimiento, 1980-2014. Economía: Teoría y práctica, Julio-Diciembre, 39-66.

Carrillo, J., Plascencia, I., & Gomis, R. (2011). Las corporaciones multinacionales en México. *Martinez, Villavicencio, D. y A. López de Alba (Coords.) Estrategias, sectores, y regiones, México, Ed. Plaza y Valdez/CONCYTEG/UAM-Xochimilco*, 191-227.

Censos económicos 2009 y 20012

INEGI. “Estructura económica del estado de Aguascalientes”. Sistema de cuentas nacionales de México. Estructura económica Regional, PIB por entidad federativa, 1970, 1975,1980

INEGI: Censos económicos 2014

López García, J. Padilla Lozano F. Gutiérrez Castorena P. (2013). Las Políticas Públicas del Desarrollo Regional de Aguascalientes. UAA

Marcio C. y Zenildo B. (2008). “Pensar globalmente y actuar localmente: el estado transnacional ambiental en Ulrich Beck”. *Manizales (Colombia)*, 5(2): 13 - 25, julio-diciembre 2008

Secretaria de Desarrollo Económico del Estado de Aguascalientes. “Impulso PYME Automotriz de Aguascalientes, activando la proveeduría local”. Secretaria de Economía SE, Instituto nacional del emprendedor INADEM, Fondo Nacional Emprendedor FNE, Gobierno de Aguascalientes.

Vázquez, B. A. “Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis”. *Apuntes del CENES* Vol. XXVIII, No. 47 Págs. 117 – 132, Madrid, España, Junio 2009

Vázquez, B.A. (1999). “El desarrollo local en los tiempos de globalización”. *Ciudad y región: Estudios territoriales*, No. 122, 1999. Pp. 721-734.

Vázquez. B. (2000). “Desarrollo endógeno y globalización”. *Eure* Vol. XXVI, No. 79, pp. 47-65, Santiago de Chile, diciembre 2000.