

El incipiente desarrollo local en Aguascalientes: El caso de los lavadores de guante para Nissan

Cecilia Escobedo Torres¹

María del Rosario Cota Yañez²

Elizabeth Leticia Souza Mosqueda³

Resumen

Este estudio comenzó por centrarse en la industria transnacional automotriz Nissan, ubicada en el estado de Aguascalientes, se enfocó en cuestiones referentes con el desarrollo local, se exploró en un principio si las fuerzas involucradas con tramas endógenas como el gobierno, la sociedad y la industria, coaccionaban para que el desarrollo local se gestara de alguna forma.

Al principio la ecuación discursiva versó sobre la participación de Nissan con el gobierno y se encontró que la colaboración de doscientas empresas proveedoras de Nissan no correspondía con fuerzas endógenas dado que el capital con el que operan es de origen transnacional. Entonces busque una explicación que se relacionara tanto con Nissan, como con el contexto mismo, y encontré que si Nissan necesitaba de proveedores locales que operaran con capital local, se debería tratar no de insumos con los cuales construir un automóvil sino de quienes les proveyeran de seguridad para sus trabajadores a fin de desempeñar un trabajo al interior de esta empresa, y se descubrió que los lavadores de guante eran quienes proveían de un servicio indirecto para Nissan y directo para empresas tier 1 y 2 que finalmente proveerían de piezas e insumos para Nissan.

Los lavadores de guante, son una agrupación de pequeñas y medianas empresas, asociadas principalmente por esta actividad y diversificada por otras como la maquila de prendas. Misma que comenzó en 1995. La principal relación clientelar es con empresas que proveen tanto de piezas completas como de partes a Nissan.

Así es como la pregunta de investigación se fue concretizando y se cuestionó ¿De qué forma se está gestando el desarrollo local en Aguascalientes con las redes productivas de tercer nivel como los lavadores de guante? El objetivo general fue el siguiente; explicar la asociación de micro y pequeños proveedores –lavadores de guante- y la forma en que definen su sistema productivo, y las redes que se tejen a fin de participar de la industria automotriz en el estado.

Para entender esta generalidad de investigación se describieron tres objetivos específicos, 1) Especificar el papel que desempeñan las instituciones gubernamentales y no gubernamentales en esta forma de producción. 2) Revelar cómo se estructura esta integración de lavadores de guante en el estado. 3) Describir el sistema productivo local que se gesta con la participación de lavadores de guante como proveedores de empresas Tier 1 y 2 encadenados a Nissan I y II.

Para ello, se articularon cinco capítulos producto del trabajo de campo. En el primer capítulo, se agregaron aspectos discursivos relacionados con el planteamiento del problema, en el

¹ Profesora investigadora del Departamento de Estudios del Pacífico, Universidad de Guadalajara. Cecilia.escobedo@academicos.udg.mx

² Profesora investigadora del INESER-CUCEA, Universidad de Guadalajara. macotaya@gmail.com

³ Profesora investigadora del Departamento de Estudios Jurídicos de la Universidad de Guadalajara. ceding@hotmail.com

cual se alinean las discusiones que han surgido sobre el tema, aspectos como; industria automotriz, red productiva, sistema productivo local, tipo de desarrollo local, servicios indirectos. mecanismos de interrelación, modalidad de integración según tipo de proveedor, tipos de incentivos para proveedores, toma de decisiones, institucionalización de compromisos Nissan - gobierno - pequeños proveedores, tipos de asociación entre proveedores, modalidades de integración entre proveedores, acuerdos territoriales, sistema de proveeduría, ambiente local, eficiencia colectiva, relación con el gobierno, Dinámica interactiva entre los principales actores productivos, mecanismo que incide en el proceso permanente de la localidad y la región, relaciones de cooperación. De ahí surgieron preguntas primarias como; ¿De qué redes productivas se trata? ¿Para qué? ¿Cómo operan? ¿Quién se beneficia? ¿Qué tipo de desarrollo local se genera?

Introducción

Este documento se centra en la industria trasnacional automotriz Nissan, ubicada en el estado de Aguascalientes, se enfocó en cuestiones referentes con el desarrollo local, se exploró en un principio si las fuerzas involucradas con tramas endógenas como el gobierno, la sociedad y la industria, coaccionaban para que el desarrollo local se gestara de alguna forma.

El objetivo general para esta indagación fue el siguiente; explicar la asociación de micro y pequeños proveedores –lavadores de guante- y la forma en que definen su sistema productivo, y las redes que se tejen a fin de participar de la industria automotriz en el estado.

Al principio la ecuación discursiva versó sobre la participación de Nissan con el gobierno y se encontró que la colaboración de doscientas empresas proveedoras de Nissan no correspondía con fuerzas endógenas dado que el capital con el que operan es de origen trasnacional. Entonces se buscó una explicación que se relacionara tanto con Nissan, como con el contexto mismo, y se encontró que si Nissan necesitaba de proveedores locales que operaran con capital local, se debería tratar no de insumos con los cuales construir un automóvil sino de quienes les proveyeran de seguridad para sus trabajadores a fin de desempeñar un trabajo al interior de esta empresa, y se descubrió que los lavadores de guante⁴ eran quienes proveían de un servicio indirecto para Nissan y directo para empresas tier 1 y 2 que finalmente proveerían de piezas e insumos para Nissan.

Este estudio nació de una doble inquietud; los temas laborales en Asia y las grandes industrias que se habían valido de los dividendos que genera la masa de trabajadores para concebir crecimiento y desarrollo en esta región del mundo y por el otro lado los estudios asiáticos sobre todo de Japón que versan sobre el “milagro japonés”, que se refería en sí, al gran auge que este había tomado luego de la terrible historia sobre la bomba sobre Hiroshima y Nagasaki, y se explicaba que este país había invertido en tecnología dado que gran parte de su territorio había quedado infértil.

Aunque Japón no era de gran interés para mí, siempre tuve la intención de acercarme con temas laborales dado que, de donde soy originaria, la trasnacional Nissan siempre estaba presente

⁴ Los lavadores de guante, son una agrupación de pequeñas y medianas empresas, asociadas principalmente por esta actividad y diversificada por otras como la maquila de prendas. Misma que comenzó en 1995. La principal relación clientelar es con empresas que proveen tanto de piezas completas como de partes a Nissan.

como punto de “Progreso y “mejora”. Entre los aspectos que más destacaba era la cantidad de fuerza laboral, para 1980 empleo entre 1500 y 1700, trabajadores⁵.

Entonces surgieron cuestionamientos como; ¿Por qué Nissan se ubicó en Aguascalientes y no en otro estado?, ¿Qué había obtenido con Nissan esta ciudad?, ¿Cómo es que se había expandido hasta lograr reunir tal cantidad de fuerza productiva?, ¿Cómo había logrado alistar hasta 200 empresas para satisfacer sus necesidades de producción? Pero lo más importante fue cuestionarse ¿Qué tipo de desarrollo se estaba gestando a partir del involucramiento productivo de pequeños empresarios?, una vez concluida la primera vuelta de trabajo de campo fue que me dio pauta para seleccionar los actores locales clave para este estudio, los lavadores de guante⁶, quienes son una de las fuerzas endógenas que pueden explicar el tipo de desarrollo local que se gesta en el estado. La pregunta de investigación es ¿De qué forma se gesta el desarrollo local en Aguascalientes con las redes productivas de tercer nivel como los lavadores de guante?

Para entender esta generalidad de investigación se propusieron tres objetivos específicos, 1) Explicar el papel que desempeñan las instituciones gubernamentales y no gubernamentales en esta forma de producción. 2) Revelar cómo se estructura esta integración de lavadores de guante en el estado. 3) Describir el sistema productivo local que se presenta con la participación de lavadores de guante como proveedores de empresas Tier 1 y 2 encadenados a Nissan I y II.

Las redes productivas

Uno de los sectores productivos que más dividendos económicos generan a nivel global es la industria automotriz. Esta, trabaja en forma de redes para conseguir desde insumos hasta partes completas para la fabricación de un automóvil. Estas redes se forman a partir del lugar donde se localiza la empresa hasta fronteras transnacionales ya sea por cuestiones relacionadas con la participación del capital o bien de importación de partes sustanciales para la producción o transformación del automóvil.

En el lugar donde se ubica una empresa transnacional se genera toda una dinámica productiva que implica la participación de diferentes sectores industriales, del textil, vidrio, aluminio, acero, plástico, hule, hierro, etc., y cada una de estas, genera a su vez otro tipo de redes que implica la colaboración de diferentes pequeñas y medianas empresas que bien suministran insumos o partes completas o proveen de algún tipo de servicio que hace que toda esta plataforma industrial funcione para que una empresa transnacional produzca de forma terminal.

En el caso específico de la ciudad de Aguascalientes que desde principios de los 80's se benefició de la política nacional de apertura de transnacionales, la ha llevado a contar con plantas dirigidas al sector automotriz como Nissan. Esta transnacional presenta dos momentos importantes en su producción a partir de 1980 cuando produce sólo motores y transejes para automóviles y el otro momento comenzó en 1992 cuando se dedicó a articular el automóvil completo, estos episodios representaron un impacto productivo, económico y comercial diferente que implicó

⁵ Dato obtenido de entrevista a Guillermo Soto responsable de las tarjetas de nómina en 1980 a su cargo estuvieron el departamento de motor, aluminio y estampado en Nissan Mexicana planta I de Nissan.

⁶ Los lavadores de guante, son una agrupación de pequeñas y medianas empresas, asociadas principalmente por esta actividad y diversificada por otras como la maquila de prendas. Misma que comenzó en 1995. La principal relación clientelar es con empresas que proveen tanto de piezas completas como de partes a Nissan.

cambios al interior de las empresas y al exterior en todo el estado y otros estados del centro occidente como Guanajuato y Jalisco.

A partir de estos cambios en sus objetivos de producción y manufactura de automóviles, la trasnacional japonesa utilizó como estrategia competitiva la producción en red. Este enfoque permite examinar más objetivamente las formas en que se configuran e integran los sistemas de producción globales y las consecuencias que de ello se derivan para los países subdesarrollados (más recientemente economías emergentes) en lo relativo a su acceso al mercado mundial y sus oportunidades de *avance económico*, rentabilidad y empleo (García y Marquetti, 2006). Las redes globales de producción, se interesan por la lógica de la organización productiva en el plano global, enfatizando las interacciones y la articulación entre las empresas líderes globales y las empresas locales a lo largo de las cadenas productivas (Ernst, 2000; Gereffi, 1999; Schmitz, 2004).

Es entonces un ejemplo de producción en red la industria automotriz que ha impactado a la estructura económica local. Durante el período posterior a la firma del TLCAN, han proliferado en México las plantas automotrices orientadas a la exportación cuyo perfil principal son costos laborales favorables y la adopción ascendente de relaciones posfordistas (reglas de trabajo flexibles, rotación de puestos, formación de equipos de trabajo, círculos de calidad). Sin embargo, prevalece la idea de que el acuerdo únicamente vino a institucionalizar una práctica preexistente ya que los automóviles y las autopartes son bienes que desde antes del convenio comercial representan el conjunto más comercializado entre Estados Unidos y México, entre Estados Unidos y Canadá y entre Canadá y México (Ilse; 2003, Drache, 2010) Basurto (2013).

A fin de que esta plataforma productiva funcione en el país, se necesita de la participación de todo un sistema de proveeduría, de diferentes productos inclusive de servicios lo cual cobra un peso económico relevante. Por ejemplo, en Aguascalientes el 55.3% de las actividades manufactureras corresponden a la fabricación de automóviles y camiones y el 42.6% fabrica partes para vehículos automotores (INEGI, 2017).

Para que estos porcentajes sean alcanzados, se deben incorporar redes de proveedores que satisfagan las necesidades de producción de las empresas trasnacionales como Nissan en Aguascalientes. En la medida en que estas se establecen en el país con procesos de manufactura avanzada se transfieren más funciones productivas y gerenciales a las plantas locales, pero hasta ahora ha sido un proceso difuso que no ha generado una base local de proveedores especializados en productos de alto valor agregado o intensivos en conocimiento (Lara, 1998; Carrillo y Hualde, 1998; Contreras, 2000; Dutrènit *et al.*, 2006).

Desde el punto de vista de los proveedores, existen aspectos que definen la racionalidad fundamental de las redes globales de producción; en primer lugar, permiten a las empresas líderes mantener su competitividad global, asegurando su acceso a proveedores especializados en regiones de bajos costos que además son capaces de ofrecer respuestas rápidas y flexibles a sus requerimientos de insumos, servicios y fuerza de trabajo. En segundo lugar, las redes actúan como medios de transferencia de conocimiento desde las empresas líderes hacia los proveedores locales. Esto es necesario para mejorar las habilidades técnicas y administrativas de los proveedores, de modo que puedan alcanzar las especificaciones técnicas de las líderes. (Bracamonte y Contreras, 2008).

El desarrollo local como teoría

La crisis sociopolítica y económica de los años setenta trajo consigo el surgimiento del desarrollo local (Klein, 2005). A partir de entonces el territorio local cobró cada vez más importancia y lo local “apareció como una nueva forma de mirar y de actuar desde el territorio” (Marsiglia y Pintos, 2000). De ahí que este enfoque necesite la movilización y participación de los actores territoriales públicos y privados.

Son diferentes las concepciones a las que se ha llegado sobre el desarrollo local. Se ha reflexionado sobre que, es un proceso de crecimiento y de cambio estructural que conduce a una mejora en el nivel de vida de la población local (Vázquez – Barquero, 1988). Asimismo, que contiene procesos de aprendizaje colectivo que le permiten responder a los cambios a través de la movilidad del trabajo en el mercado local, los intercambios de tecnología de producto, proceso, organización y comercialización, la provisión de servicios especializados, los flujos de información de todo tipo o las estrategias de los actores (Vázquez Barquero, 1999).

Como resultado de la estrategia del desarrollo local, según (Albuquerque, 2003), debe este, asegurar mejores condiciones de vida de la población local, tratando de centrarse fundamentalmente en la mejor utilización de los recursos locales, a fin de promover nuevas empresas y puestos de trabajo locales. La construcción de una oferta territorial apropiada de servicios de apoyo a la producción es parte esencial de dicha estrategia de desarrollo local.

A diferencia de la orientación del concepto de desarrollo local, prestada al mercado y la capital, (Cravacuore, 2006), sostiene que este enfoque presupone la construcción de un conjunto de redes alternativas a las del mercado y a aquellas centradas en el Estado. Estas relaciones requieren configurarse en un nivel amplio de acuerdos y compromiso entre los actores privados y públicos, cuyas acciones y omisiones condicionan las dinámicas territoriales del desarrollo, determinando para cada sitio una configuración particular y suponiendo que, en todo proceso local, las visiones, demandas y expectativas que los actores estratégicos llevan a la arena de negociación resultan categóricas en la articulación y definición de las políticas a ejecutar (Cravacuore, 2006).

Entonces el desarrollo local incluye una estrategia sociopolítica de cambio que debe ser abordada simultáneamente desde los procesos de desarrollo económico local, gobernabilidad local y construcción de capital social (Gallicchio, 2004). Aunado a ello, Boisier (1998), sostiene que, el desarrollo local se trata de un permanente y masivo proceso de toma de decisiones de los actores locales y se requiere de redes horizontales de coordinación. Esto implica la interacción de fuerzas, gubernamentales, sociales y productivas en un contexto local pero relacionadas con un escenario productivo global.

El desarrollo local depende del grado de articulación existente al interior de la base socioeconómica local. Este, tiene en cuenta las exigencias que plantea el cambio estructural desde las formas de producción “fordistas” hacia las formas de producción basadas en la incorporación de conocimientos sobre la segmentación de mercado, calidad y diferenciación de la oferta productiva y mejora de las redes territoriales de apoyo a la producción y de cooperación de actores públicos y privados locales (Albuquerque, 2003).

La mejor concepción para el análisis del fenómeno es la que menciona Vázquez Barquero (2003), en la cual sostiene la existencia de condiciones para que el desarrollo local se genere en determinado contexto. Como son; los intercambios de tecnología de producto, proceso, organización y comercialización, la provisión de servicios especializados, los flujos de información de todo tipo o las estrategias de los actores. En este sentido; la trasnacional automotriz Nissan,

requiere de la participación de actores locales como; proveedores y gobierno que proporcionen las condiciones para su desenvolvimiento en el contexto local.

La producción mundial se ha descentralizado y organizado en cadenas y redes. En el caso del concepto de red enfatiza la naturaleza y alcance de las relaciones entre empresas, que las vinculan para formar una unidad económica mayor. Permite vislumbrar las relaciones de jerarquía y autoridad entre las empresas que las componen, que resulta también determinante a los efectos de promover el desarrollo pues, en definitiva, según la posición de una empresa en la red esta podrá captar una mayor o menor proporción del nuevo valor creado. El enfoque de red, permite también examinar más objetivamente las formas en que se configuran e integran los sistemas de producción globales y las consecuencias que de ello se derivan para los países subdesarrollados (más recientemente economías emergentes) en lo relativo a su acceso al mercado mundial y sus oportunidades de *avance económico*, rentabilidad y empleo. (García y Marquetti, 2006).

En países en desarrollo, se arraigan procesos y segmentos de tecnología intensiva en fuerza laboral y de menor posibilidad en escalamiento industrial. El resultado son las zonas de bajos costos salariales que se erigen en espacios de la globalización que funcionan sin el desarrollo de las fases estratégicas de diseño e innovación. A nivel global, se crean tejidos planetarios de diseño cambiante que privilegian el avance de ciertas regiones y ciudades en detrimento de otras, y cuyo sustento es la inseparabilidad de los sistemas regionales innovadores de regiones desarrolladas con los sistemas regionales trancos que no superan su etapa formativa y que se asientan principalmente en regiones emergentes.

Un enfoque que puede enriquecer la comprensión de este fenómeno (pero que no es posible utilizarlo para explicar el fenómeno de esta investigación como tal) es el de las Redes Globales de Producción. Esta perspectiva se interesa por la lógica de la organización productiva en el plano global, enfatizando las interacciones y la articulación entre las empresas líderes globales y las empresas locales a lo largo de las cadenas productivas. Sin perder de vista las relaciones de poder que subordinan a los agentes locales, una de las virtudes de este enfoque es que a la vez permite evaluar las capacidades de los actores locales para influir en la configuración de las redes (Ernst, 2000; Gereffi, 1999; Schmitz, 2004).

En el marco de las nuevas estrategias de la industria automotriz global, México ha asumido un papel cada vez más relevante en la manufactura de automóviles para la región de América del Norte; en particular, el país se ha convertido en una plataforma de producción disputada por las firmas estadounidenses y asiáticas, en su encarnizada disputa por la supremacía en el mercado de América del Norte (Bracamonte y Contreras, 2008).

La relación entre desarrollo local, redes productivas y lavadores de guante

Las transformaciones fundamentales que el nuevo modelo productivo ha generado en el ámbito de las relaciones mundiales de producción, ha sido el cambio que han experimentado algunos países periféricos, el caso de México es un claro ejemplo al pasar de un modelo basado en la sustitución de importaciones, el proteccionismo y el mercado interno, a otro que se caracteriza por una nueva estrategia orientada a mantener relaciones con un mercado exterior bajo una nueva política de apertura comercial.

Además, porque, dicha industria, en su deseo de alcanzar mayores y mejores niveles de productividad y competitividad, hace del territorio una variable estratégica que conduce a la

localización o relocalización de determinados procesos, configurando así una nueva lógica funcional del territorio (Vieyra, 2003). El proceso de reconversión industrial que se desarrolla en México manifiesta un impacto diferencial, al incorporar sólo ciertos territorios y determinados sectores económicos a la “nueva lógica de producción global”. Esto hace que los patrones territoriales, imperantes hasta los años setenta, se vean modificados, por ello el sector automotriz es uno de los más importantes dentro del fenómeno de la globalización, ya que liga realidades nacionales y regionales con el actual funcionamiento de una economía mundial (Vieyra, 2000).

Aunque el fenómeno que se quiere explicar es en esencia a partir del desarrollo local, es prácticamente imposible ignorar el plano global. Dado que en este caso la conformación de esta red participativa en la economía local está relacionada con la industria transnacional, en particular con Nissan. 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.

De ahí que exista una relación directa entre lo local y lo global, la palabra glocalización deriva del término japonés dochakuka, que significa “localización global” o, en términos comerciales, la fabricación de productos globales, prácticas industriales y servicios para adaptarse a tradiciones y gustos culturales concretos (Robertson, 1992: 173-4; 1995a). Mientras que estas prácticas aparecieron por primera vez en Europa (Hampden-Turner y Tropaars, 1995), la glocalización, como palabra y como práctica, se asoció en un principio con Sony, a finales de los años ochenta, después de lo cual se convirtió en un tema cada vez más importante en los círculos de negocios de los Estados Unidos y de Asia (Dicken y Miyamachi, 1998).

La relación espacio temporal con el término local se sitúa desde mediados de la década de 1980, y particularmente desde la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) desde 1994, ha habido un gran aumento de la inversión extranjera directa (IED) en México. El gobierno mexicano ha aplicado una política activa para reducir las barreras de entrada a la inversión de corporaciones multinacionales extranjeras (EMN) con la esperanza de que la IED fomente el desarrollo económico mediante el derrame de conocimiento y un crecimiento más rápido de las exportaciones. En 2001, México fue el mayor receptor de IED en América Latina (UNCTAD, 2002) y se convirtió en el segundo país en desarrollo comercial más grande del mundo (OMC, 2001), y casi dos tercios de las exportaciones del país provienen de multinacionales (UNCTAD, 2002). (Pacheco, 2005).

La mayoría de las empresas están relacionadas con un país por varias razones:

la legislación de su posesión y las responsabilidades fiscales; el registro de patentes de nuevos productos o tecnología y la amplia identificación de sus productos empresariales con culturas y naciones concretas (Smith, 1997: 38-9). De hecho, las ET se pueden considerar como “empresas internacionales” que mantienen una fuerte definición nacional en sus bienes, en los procesos de producción y en una contratación de calidad (Chang, 1998).

En este caso de las transnacionales, la industria automotriz ha impactado a la estructura económica regional; donde existe mayor presencia de esta industria, se observa que ésta se integra con sus principales proveedores al interior del estado, lo cual cobra un peso económico relevante.

La incorporación de redes de proveedores de las empresas globales es un tema de gran relevancia. En la medida en que las grandes firmas transnacionales ocupan un lugar cada vez más dominante y los países en desarrollo enfrentan crecientes dificultades para insertarse exitosamente en la economía global. Para México se trata de un tema clave, pues durante los últimos 25 años el país ha carecido de una política industrial que comande la transición hacia un modelo industrial avanzado, capaz de estimular los segmentos de alto valor agregado.

Diversos estudios han mostrado que en la medida en que se establecen en el país empresas transnacionales con procesos de manufactura avanzada se transfieren más funciones productivas y gerenciales a las plantas locales, pero hasta ahora ha sido un proceso difuso que no ha generado una base local de proveedores especializados en productos de alto valor agregado o intensivos en conocimiento (Lara, 1998; Carrillo y Hualde, 1998; Contreras, 2000; Dutrènit *et al.*, 2006).

Luego de la revisión sobre la relación entre las empresas transnacionales que operan en el país como en el caso de Nissan en Aguascalientes, y entendida la relación existente entre la intención productiva global en un plano local, es importante centrarse en las fuerzas que intervienen en este contexto y que dan pauta a la explicación sobre el desarrollo local. De forma particular, 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.

Por todo lo anteriormente discutido sobre este fenómeno de investigación desde una arista del desarrollo local que son en gran medida influidas y determinadas por acciones económicas globales como las dictadas por las industrias transnacionales en este caso concreto sobre Nissan y el sistema de proveeduría que necesita para producir.

Las redes productivas que entretejen, estos pequeños empresarios, han creado un sistema de proveeduría de lavado de guante, para trabajadores de empresas proveedoras de Nissan I y II. Dado que ninguna de estas transnacionales puede mantener laborando trabajadores sin guantes. Es así como comienza la descripción de la forma de colaboración y trabajo que han desarrollado estos pequeños proveedores mismos que son parte, indirecta de Nissan y directa de las empresas que proveen a Nissan.

Indudablemente existe una red productiva en el estado de Aguascalientes, que en términos teóricos se denomina clúster de la industria automotriz. Esta ha propiciado la participación de otras empresas como proveedoras de partes para automóvil y estas a su vez han avivado la contribución de otras empresas proveedoras de insumos, todas ellas en algún momento han requerido los servicios de otros sectores productivos como el del lavado de guante.

De ahí que existan dos tipos de proveeduría. El primero de ellos corresponde a las empresas denominadas Tier 1 y 2, que proveen a Nissan I y II de partes terminadas para el ensamble del automóvil. El segundo de ellos corresponde al sector servicios como el del lavado de guante que si bien no hacen entregas directas en las puertas de Nissan I y II si lo hacen para las empresas proveedoras de primer nivel de Nissan. El primer tipo de empresas opera con capital transnacional,

el segundo tipo de proveeduría del sector servicios opera con capital local, al menos en el caso de los lavadores de guante.

Uno de los principales objetivos específico de esta investigación fue especificar el papel que desempeñan las instituciones gubernamentales y no gubernamentales en esta forma de producción. Para ello se apoyó en el concepto de Desarrollo local que define Cravacuore (2006), para el cual sostiene que, este, consiste en la construcción de un conjunto de redes alternativas a las del mercado y aquellas centradas en el Estado.

Esas relaciones requieren configurarse en un nivel amplio de acuerdos y compromisos entre los actores privados y públicos, cuyas acciones y omisiones condicionan las dinámicas territoriales del desarrollo, determinando para cada sitio una configuración particular y suponiendo que, en todo proceso local, las visiones, demandas y expectativas que los actores estratégicos llevan a la arena de negociación resultan categóricas en la articulación y definición de las políticas a ejecutar (Cravacuore, 2006).

En este caso los mecanismos de interrelación efectivos solo se dan entre las instituciones gubernamentales y las empresas trasnacionales y es para asegurarse de las buenas condiciones en que operaran estas empresas, mas no de manera directa entre gobierno y pymes relacionadas con el lavado de guante para la industria automotriz. No existen los incentivos señalados en los planes estatales de desarrollo para este pequeño grupo de empresarios y la toma de decisiones de cómo insertarse en el sector productivo automotriz es diseñado y ejecutado solo por los lavadores de guante sin la intervención gubernamental.

Se genera desarrollo local a partir de la actividad productiva de estos lavadores de guante, bajo las expectativas teórico prácticas de Boisier (2005) para el cual sostiene que para que este se conciba se deben articular tres perspectivas; confianza, cooperación y competencia, pero bajo la perspectiva de Cravacuore (2006), están faltando condiciones indispensables, como; las relaciones y compromisos que deben configurarse entre actores privados y públicos, y esto si ocurre pero solo entre la trasnacional Nissan y Gobierno pero no entre pymes de lavadores de guante y gobierno.

Sostiene también que las acciones y omisiones condicionan las dinámicas territoriales del desarrollo, determinando para cada sitio una configuración particular y suponiendo que, en todo proceso local, las visiones, demandas y expectativas que los actores estratégicos llevan a la arena de negociación resultan categóricas en la articulación y definición de las políticas a ejecutar. En este sentido los lavadores de guante no han podido extender sus servicios territorialmente dado que, el gobierno no incentiva de manera adecuada a estas pymes.

Las organizaciones de sus servicios son diseñadas por ellos mismos conforme las necesidades que van surgiendo. Si se enfrentan a demandas altas de lavado de guante son entre ellos que se organizan para responder a esta, se comunican y se distribuyen la carga de trabajo sobre todo entre aquellos que ya tienen más experiencia en esta actividad, y estos mismos transmiten sus conocimientos a los demás.

Las redes actúan como medios de transferencia de conocimiento desde las empresas líderes hacia los proveedores locales. Esto es necesario para mejorar las habilidades técnicas y administrativas de los proveedores, de modo que puedan alcanzar las especificaciones técnicas de las líderes (Bracamonte y Contreras, 2008).

El concepto sobre redes productivas tiene un nuevo escenario internacional con un ambiente local y economía global, pues la globalización debe su fuerza a la complejidad del conocimiento y

la confrontación competitiva de diferentes variantes territoriales y de redes de agentes (Albuquerque, 1998).

Desde ese punto de vista, el ambiente local se entiende como el conjunto de instituciones y agentes locales y sus relaciones recíprocas; las características que presenta son decisivas para el desarrollo de la capacidad creadora de las empresas. Puede considerársele como un espacio público que, en su aspecto positivo, puede dar lugar a fenómenos de eficiencia colectiva, definidos como las ventajas competitivas derivadas de economías externas y de la acción conjunta de los agentes (Camagni, ed. 1991; Bianchi y Miller, 1994).

Efectivamente este sector servicios es productivo a nivel local porque ha conformado una red productiva, dado que una de las actividades productivas como el lavado de guante emerge de un escenario internacional en un ambiente local, pero sin la participación de agentes como por ejemplo los gubernamentales cuya participación es meramente administrativa.

Es decir; no existe una relación recíproca entre gobierno y pequeños empresarios. Son un fenómeno de eficiencia colectiva porque han aprendido como hacerse de una cartera de clientes derivada de una economía global a partir de las cuales ellos por si mismos conforman una red

Esta organización de pequeños empresarios ha conformado un sistema de proveeduría dentro de una red global. Son actores individuales en un ambiente local, sus herramientas son la comunicación y la producción aspectos indispensables para distinguir el desarrollo local, ellos se comunican conocimientos sobre fórmulas para alcanzar los estándares de calidad que les son requeridos, por ello gozan de una eficiencia colectiva.

Un sistema productivo local (SPL) en adelante es; una red industrial que está formada por actores, que son las empresas que conforman el SPL, por los recursos (humanos, naturales, infraestructuras), por las actividades económicas (de carácter productivo, comercial, técnico, financiero y asistencial), y sus relaciones (Vázquez, 1999).

Unidad localizada de organización social endógena de los procesos de producción-reproducción de bienes públicos y activos empresariales especializados y específicos, articulada por estructuras en red y configurada por la evolutiva trayectoria histórica de asentamiento de un determinado sector industrial (Cividanes 2001).

Es un tipo de sistema productivo local, este que conforman los lavadores de guante que funcionan no solo para un solo sector industrial como el automotriz, sino que diversifican su productividad brindando su servicio a otros sectores como el agropecuario, textil, y otros. Es una red productiva porque se articularán entre ellos permitiéndose compartir trabajo, cuando se encuentran saturados. Han tenido una evolución de su trayectoria a razón del asentamiento de Nissan I y II.

En relación al papel que desempeñan las instituciones gubernamentales y no gubernamentales en esta forma de producción. Se observó que, el gobierno interviene otorgando las condiciones necesarias para que se instalen las tranacionales que son parte del sistema de proveeduría de Nissan I y II. A fin de que se establezcan los encadenamientos productivos entre grandes empresas y la tranacional automotriz. Pero, esto no ocurre con los pequeños empresarios que se encargan de gran parte del lavado de guante para los trabajadores de estas empresas.

En relación a la política industrial, la función del Estado está dirigida a proteger e impulsar la industria doméstica de un entorno nacional, a uno supranacional que exige el modelo de globalización de la economía, para lo cual es fundamental y prioritario que el Estado defina una

estrategia industrial que contemple en su concepción tanto el corto como el largo plazo. El concepto de política industrial podría definirse como la consecución de un equilibrio entre los siguientes elementos claves: 1. Fijar condiciones estables a largo plazo para favorecer el funcionamiento eficaz de una economía de mercados, promoviendo y manteniendo un elevado nivel de competencia que fomente la competitividad empresarial. 2. Elegir los instrumentos adecuados para acelerar el ajuste estructural: incrementar la capacidad de innovación, impulsar la creación y el desarrollo de las pequeñas y medianas empresas, invertir en recurso humano, etc. 3. Actuar como moderador de cara a la organización del cambio estructural, tomando iniciativas cuando la importancia económica, política y social lo requiera (Oliveros, 2015).

Uno de los elementos claves para una política industrial, en este caso y según lo observado en esta investigación, no se cumple, dado que, el desarrollo de pequeñas y medianas empresas que operen con capital local no se contempla en los planes estatales de desarrollo, tal es el ejemplo de los lavadores de guante, quienes concluyen que refieren el nulo apoyo por parte del gobierno del estado para poder crecer, modernizar y expandir sus servicios para encadenarse y beneficiarse de las transnacionales como debiese ser.

Conclusiones

El resultado sobre el desarrollo local que se genera con la presencia de esta red productiva, es que existe una tendencia a pensar este, como algo aparte, sin contacto con lo regional, nacional o global, cuando, por el contrario, estos procesos son siempre “pensados” a partir de las grandes corrientes de interpretación del desarrollo que existen.

En resumen, quedan muchas preguntas por contestar que respuestas ¿Con las empresas que existen en la entidad, en todo caso PYMES, que operan en la entidad, se alcanzan a encadenar con la industria automotriz, y con ello, se logra desarrollo local? ¿Cómo el gobierno del estado apoya a las pymes para que participen y se encadenen a las grandes empresas y de esta manera alcanzar el desarrollo local?

Si bien es cierto que la integración de México en la economía mundial se ha visto favorecida por la orientación exportadora de las multinacionales, también debe reconocerse que el país ha perdido el control en el diseño de su desarrollo económico. Si México está realmente comprometido a emprender un proceso de crecimiento económico estable a largo plazo, es imperativo que el gobierno trabaje para la integración de la industria nacional y el sector orientado a la exportación; donde los esfuerzos deben ser dedicados al fortalecimiento de las industrias locales.

Referencias literarias

- Alburquerque, F.** (2003). Teoría y práctica del enfoque de desarrollo local. Instituto de Economía y geografía. Madrid: Consejo superior de Investigaciones Científicas.
- Alburquerque, F.** (2004). Desarrollo Económico local y descentralización en América Latina. España: Ministerio de Ciencia y Tecnología.
- Boisier,** (2005). “¿Hay espacio para el desarrollo local en la globalización?” México: Revista de la CEPAL No. 86.

- Boisier, S.** (1999). “Desarrollo local: ¿De qué estamos hablando?”. Colombia: Cámara de Comercio de Manizales, 1999.
- Bracamonte, A. Contreras, O.** (2008). Redes globales de producción y proveedores locales: los empresarios sonorenses frente a la expansión de la industria automotriz, *Estudios Fronterizos*, vol. 9, núm. 18, julio-diciembre 2008, pp. 161-194
- Cividanes, J. L.** (2000). El territorio como variable económica: el concepto de sistema productivo local. *Alicante: Universidad de Alicante, Departamento de Análisis Económico Aplicado.*
- Ernst, D., & Kim, L.** (2002). Global production networks, knowledge diffusion, and local capability formation. *Research policy*, 31(8), 1417-1429.
- Galicia-Bretón Mora, Fabiola, & Sánchez-Juárez, Isaac Leobardo.** (2011). La industria automotriz y el fomento a las cadenas productivas en Sonora: el caso de la Ford en Hermosillo. *Economía, sociedad y territorio*, 11(35), 161-195. Recuperado en 15 de noviembre de 2017, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S140584212011000100007&lng=es&tlng=es.
- García, A. y Marquetti H.** (2000). “Cadenas, redes y *clusters* productivos: aspectos teóricos”. Recuperado de: https://www.nodo50.org/cubasigloxxi/economia/galvarez_300806.pdf
- García, M. L. S., Vega, T. D. J. V., & Uribe, H. M.** (2005). El efecto de la apertura comercial en el sector automotriz mexicano: la valuación de consorcio grupo Dina SA de CV. Centro Coordinador de Estudios de Dirección.
- Gaytán, A. K.** (2012). Los Sistemas Productivos Locales en América Latina. Hacia un nuevo paradigma regional.
- Gereffi** (2001). “Las cadenas productivas como marco analítico para la globalización”. *Problemas del desarrollo*, vol. 32. Núm. 125, México: UNAM.
- Gobierno del Estado de Aguascalientes; Coordinación estatal de Planeación y Proyectos CEPLAP** (2011). Programa sectorial de Desarrollo Económico 20102016. México: Aguascalientes.
- INEGI** (2017). http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espano/lbvinegi/productos/nueva_estruc/702825106829.pdf
- Vázquez, B.A.** (1999). “El desarrollo local en los tiempos de globalización.” En *Ciudad y región: Estudios territoriales*, No. 122. España: Universidad Autónoma de Madrid.
- Vázquez-Barquero, A.** (2000). Desarrollo endógeno y globalización. *EURE (Santiago)*, 26(79), 47-65.
- Vázquez-Barquero, A.** (2006). Surgimiento y transformación de clusters y milieus en los procesos de desarrollo. *EURE (Santiago)*, 32(95), 75-93.
- Vieyra Medrano, J. A.** (2000). Reconversión industrial, gran empresa y efectos territoriales: El caso del sector automotriz en México. *EURE (Santiago)*, 26(77), 25-47.
- Vieyra, A.** (1999). *Tecnología, empleo y territorio en el marco de la globalización económica. El caso de la industria automotriz en México* (Doctoral dissertation, Tesis Doctoral, Facultad

de Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid. España. Inédita).
Recuperado de:
sector_automotriz_y_el_proceso_de_industrializacion_en_Mexico_Aspectos_hist
oricoeconomicos_de_su_conformacion_territorial/links/55f9fe5308aeba1d9f269b_75/El-
Sector-automotriz-y-el-proceso-de-industrializacion-en-Mexico-Aspectoshistorico-
economicos-de-su-conformacion-territorial.pdf

Vieyra, A. (2003). El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial. *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España. Editorial Síntesis. Madrid*(pág. 213-238). www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc95/index.htm.

