

SALVADOR PENICHE CAMPS*
JOSÉ CARLOS MIRELES PRADO**

El diamante mexicano: El Bajío bajo los ojos de los gobiernos del BID y del BM

A Mexican Diamond: The Bajío under the Eyes of the
ID Band the Banco de Mexico

RESUMEN

A sabiendas de los conflictos socioambientales existentes en México, de la fuerte apuesta del gobierno mexicano por la industrialización, en específico en el rubro automotriz, y el desarrollo de infraestructura y plataformas logísticas, este artículo se adentra en el corredor industrial del Bajío Mexicano. Indagaremos en su conformación y planeación para convertir al territorio en una megaregión; es decir, cómo está territorializado el capital en la región. Realizamos una revisión sistemática de documentos oficiales, tanto regionales, nacionales e internacionales, rastreando la importancia geoeconómica del corredor, los megaproyectos concernientes, sus planes generales y sus abastecimientos. La importancia de tener una representación más nítida del corredor permitirá prever los potenciales conflictos socioambientales derivados del despojo y la devastación al entorno natural.

Palabras clave: corredor industrial, territorialización de capital, megaproyectos, conflictos socioambientales.

ABSTRACT

Knowing the socio-environmental conflicts existing in Mexico, the heavy stakes the Mexican government has placed on industrialization, specifically under the heading of the automotive industry and developing infrastructure and logistic platforms, this article delves into the industrial corridor of Mexico's Bajío region. We will look into its make-up and planning to convert the territory into a mega-region, that is to say, how capital in the region is being territorialized. We will do a systematic review of official documents, be they regional, national or international, tracing the geo-economic importance of the corridor, the mega-projects, their general plans and their input. The importance of having a better defined representation of the corridor will allow us to foresee potential socio-environmental conflicts deriving from plundering and devastating the natural surroundings.

Keywords: industrial corridor, territorialization of capital, mega-projects, socio-environmental conflicts.

29

* Profesor e investigador del Departamento de Economía del Centro Universitario en Ciencias Económico Administrativas de la Universidad de Guadalajara, México, Peniche@hotmail.com

** Asistente de investigación del Departamento de Economía del Centro Universitario en Ciencias Económico Administrativas de la Universidad de Guadalajara, México, gdl_josecarlos@yahoo.com.mx

Recibido: 4 de junio 2015/ Aceptado: 28 de julio 2015

INTRODUCCIÓN

El Bajío mexicano, otrora considerado el granero de México, hoy es prospectado como uno de los mayores centros manufactureros de toda Norteamérica.¹ Es una región ubicada en el centro-occidente del territorio mexicano. Durante la Colonia, la región se caracterizó por una ardua actividad agrícola y minera. Se considera principalmente como el Bajío los amplios territorios y áreas circundantes que comprenden desde la ciudad de Aguascalientes, pasando por Lagos de Moreno en Jalisco; León, Silao, Guanajuato, Irapuato, Salamanca y Celaya en Guanajuato, hasta desembocar en la ciudad de Querétaro. Aun cuando orográfica y climáticamente la ciudad de San Luis Potosí no es considerada en términos industriales, la ubicaremos como la zona más norteña.

El número de habitantes en la región también es considerado como un factor importante para la mano de obra disponible. Tan sólo en las urbes mencionadas la población ronda los 4 600 000 aproximadamente.² Si trazáramos un rombo que comprendiera las metrópolis más cercanas hacia el sur, este y oeste –Morelia, Distrito Federal y Guadalajara–, en él viven alrededor de 50 millones de personas, en 17% del territorio nacional, generando 51% de la producción económica (Fundación Metrópoli-Iplaneg, 2012).

30 Este corredor que ha venido en crecimiento no es un plan de pocos años, sino el devenir de décadas para generar un corredor regional. Si siglos atrás fue cuna minera y agrícola, hace unos años la región del Bajío seguía generando una alta producción agrícola, pecuaria y, en algunas zonas, fungía como núcleo para la industria del calzado y textil. Hoy en día es sede de grandes ensambladoras automotrices. Desde la llegada de Nissan en Aguascalientes en 1982 y General Motors en Silao en 1995, se ha ido creando paulatinamente un nicho de ensambladoras, hasta detonar su emplazamiento en los últimos años con la llegada de Honda, Volkswagen y Mazda a Guanajuato; GMC y

¹ Así lo propone Stratfor, empresa privada estadounidense con sede en Austin, Texas. Especializada en temas de geopolítica, inteligencia militar y estrategia económica. Stratfor (2013) publicó un minucioso estudio de la región Bajío en el que la contempla como una región emergente, con “fuerza laboral educada y bien capacitada”, alejada relativamente del clima de violencia e inseguridad prevaleciente, con buena infraestructura en transporte y logística, que aún puede modernizarse, con facilidades para la inversión extranjera, con una posición geográfica privilegiada, además de que cuenta, en general, con un clima templado. La define como una zona idónea para los negocios y apta para la competencia con Asia, para el 2012 recibió la mayor cantidad de inversión extranjera directa, y en la región hay grandes expectativas en las industrias automotriz, aeronáutica y de electrónicos; en resumen, apuntala a la región como la de mayor futuro para los capitales extranjeros, por encima de la frontera norte.

² Con datos de INEGI (2011).

Koito Manufacturing a San Luis Potosí; y Bombardier, Hitachi y Eurocopter a Querétaro, por mencionar algunas.

Una aproximación de lo que está ocurriendo en México con la producción automotriz da cuenta de que en el sexenio 2006-2012 la producción rondó los dos millones de automóviles anuales, siendo 2009 el peor año con 1 507 527. En 2010 subió a 2 260 775, para 2011 fueron producidos 2 529 714, en 2012 la cifra llegó a 2 884 869, y para 2013 se fabricaron 2 933 465; el año 2014 finalizó con 3 219 786, cifra que rebasa todos los años anteriores. Este descomunal aumento ha posicionado a nuestro país como el octavo ensamblador de automotores a nivel mundial y se espera que pueda llegar hasta el quinto en los próximos años, desplazando a Brasil, India y Corea del Sur. Llegará entonces a producir por encima de los 4 millones de automotores (AMIA, 2015).³

No existe un plan maestro que funja como guía para ir emplazando todo el complejo industrial en los territorios que comprende el Bajío mexicano. Se percibe por partes: proyectos a desarrollar, financiamientos obtenidos, estudios que van prospectando el armatoste, previsión de estadísticas y datos que serían los resultados paulatinos de esta instalación regional, discursos enmascarados en el desarrollo, la generación de empleos y las inversiones extranjeras, por notas de periódicos donde a cuenta gotas se filtran quiénes serán los beneficiados, visualizando al corredor como un gigante manufacturero en México y en toda América del Norte.

De esta forma, las investigaciones, planes y discursos existentes, además de que no muestran al corredor en su totalidad, vienen a ser el soporte ideológico para llevarlo a cabo. Al respecto, y al igual que en su momento con el Plan Puebla Panamá, tomamos como punto de referencia la investigación realizada por Andrés Barreda (2001) al escudriñar detalladamente en los programas tanto nacionales como internacionales donde se puede rastrear el corredor.

Para la investigación las siguientes preguntas servirán como guía: ¿en qué documentos oficiales se vislumbra el corredor?, ¿qué dependencias estatales y federales se han involucrado en su desarrollo?, ¿cuáles son las instituciones internacionales que lo promueven y respaldan?, ¿qué otras instituciones, en distintos niveles, lo han ido prefigurando y planeando? Embonando los pla-

³ Todas las cifras y previsiones son de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (2015), se estima que del total de producción, 83% fue para exportación y 17% para venta interna en el país. Los mayores productores de automotores en el mundo para 2013 fueron en este orden, China 22 millones, Estados Unidos 11 millones, Japón 9 600 000, Alemania 5 700 000, Corea del Sur 4 millones y medio, seguido en sexto y séptimo lugar por India con 3 880 938, y Brasil 3 740 718 (Forbes, 2014).

nes, estudios y discursos ¿cuál sería una imagen más completa del corredor?

La tarea de esta investigación es pensar y desarrollar cada uno de estos cuestionamientos para tener una representación más nítida de este corredor regional que se ha ido formando a lo largo de las décadas y que se ha convertido en punta de lanza para reproducir el capital, no sólo en la región sino como un plan nacional a nivel semicontinental. Revisaremos los diversos planes, proyecciones e investigaciones que atañen directamente a la región y aunque quizá no se exhiban como parte integral del corredor, al armar el rompecabezas podremos comprender si son pieza fundamental de esta territorialización de capital.

MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL

Las reglas del “juego social vigente” que lleva más de cinco siglos son marcadas a partir del capital (Wallerstein, 1988) que es la pieza fundamental del sistema al que da nombre: “flujo vital que nutre el cuerpo político de todas las sociedades que llamamos capitalistas” (Harvey, 2012). Si el capital es flujo, la tasa de ganancia es el lubricante del motor conocido como “acumulación de capital”.

32

La configuración capitalista que se ha expandido a nivel mundial no representa un juego de un solo lado, existen intereses, tensiones y “antagonismo social” (Holloway *et al.*, 2006) entre quienes acumulan capital y una mayoría que no lo hace. Los que acumulan capital poseen varias modalidades para hacerlo. Una de ellas es el “despojo”: acumulación que se centra en la desposesión, arrebato, cercamiento, degradación, privatización y aniquilamiento de los bienes naturales como la tierra, el aire y los bosques, el agua y los minerales; es decir, todos los medios que posibilitan la reproducción ampliada de la vida (Harvey, 2004).

Nuestra percepción de la naturaleza, si bien es simbólica, ya que hacemos valoraciones y asignamos significados tanto a lo concreto, como a lo abstracto, podemos decir también que a partir de ella realizamos una producción social del espacio pues modificamos nuestro entorno adaptándolo a nuestras necesidades y más allá de ellas. Asimismo, nosotros nos adaptamos a él.

El capital también posee una lógica territorial: crea, modifica y reordena su geografía constantemente, se posiciona en tiempo-espacio para su autoexpansión, se cuela en lugares donde no se había filtrado. Este posicionamiento geográfico del capital es una producción capitalista del espacio; es decir, que

el capital tiene la capacidad tanto de ubicar regiones aptas, como de modificar los entornos en función de él. Podemos categorizar este fenómeno como “territorialidad del capital”. Además, el capital obedece a una serie de características geográficas, naturales y humanas que potencializan la actividad económica.

En años recientes, numerosos pueblos e investigadores han desarrollado ampliamente la categoría de pensamiento de territorialidad. Destacamos a Carlos Walter Porto Gonçalves (2001) que la desarrolla desde el hacer de los sujetos que defienden el territorio⁴ y, por otro lado, la investigadora mexicana que ha trabajado hondamente la territorialidad del capital y su producción estratégica, la economista Ana Esther Ceceña (1995 y 2001).

Los procesos productivos generan efectos negativos ambientales, conocidos en economía como externalidades. Dicho de otro modo: la actividad física del capital inherentemente daña el medio ambiente (Martínez Allier, 2006). El capital necesita del entorno natural y de sus bienes para producir y reproducirse pero, paradójicamente, la actividad capitalista provoca daños en el entorno. Cuanto mayor sea el daño, más difícil serán las condiciones del capital, lo que genera conflictos para su reproducción. A esto se refiere O'Connor (2001) como la “2da. contradicción del capital”. Esta contradicción está vinculada al concepto de metabolismo social, reacuñado por Bellamy Foster (2000), quien retomando a Marx, explica la relación constante entre ser humano y entorno natural, sus intercambios de flujos y materiales. Cuando esta relación se vuelve desbalanceada y en algún punto insostenible es designada como fractura metabólica.

33

Si para la actividad económica se dispone de bienes naturales y si esta actividad los degrada, habrá fricciones entre los sujetos que están degradando esos bienes naturales y quienes los utilizan para la vida cotidiana; estas tensiones se plasman como “antagonismo ecológico”⁵ entre los que usan los bienes naturales en función del capital y los que dependen de ellos para su subsistencia. Este antagonismo ecológico se constituye en expresión del antagonismo

⁴ El territorio es el componente básico, espacio social a partir del que se despliegan las relaciones comunitarias y la territorialidad de los sujetos, como el conjunto de relaciones, representaciones, conexiones y construcciones con los bienes y elementos que se generan a partir de la vivencia en determinado espacio físico. A su vez, espacio de disputa, y lugar donde yacen conflictualidades en diversos terrenos (Cerutti y Silva, 2012).

⁵ Considerando el concepto de antagonismo social que propone John Holloway y ligándolo a la segunda contradicción del capital, que implica por un lado la territorialidad de los sujetos y por el otro la del capital, hay una constante fricción por el uso, extracción y explotación de los bienes y recursos naturales que, en última instancia, implica concepciones diferentes de mundo, como se desarrollará posteriormente

social, de las fricciones y tensiones entre sujetos capitalistas y no capitalistas o, en otras palabras, conflictos de distribución ecológica (Leff, 2003) o conflictos socioambientales (Navarro, 2013).

Lo anteriormente referido conforma una serie de categorías de pensamiento y planteamientos del pensamiento crítico que, al articularlos, nos marcarán un horizonte para aproximarnos y problematizar a partir de las preguntas de investigación.

DESARROLLO

Conflictos socioambientales

México es prácticamente un hervidero de conflictos socioambientales, muchos de ellos devienen de la sobreindustrialización que existe en algunas zonas del país. Envenenamiento del agua, devastación por minería y contaminación por basureros son algunos de los problemas más fatídicos pero más comunes.⁶ En la región Centro-Occidente de México, hay notables ejemplos de conflictos derivados de la actividad capitalista (Paz, 2012). El caso del Río Santiago en El Salto, Jalisco, y sus alrededores es uno de los más emblemáticos por su atrocidad.

34

La cascada ubicada entre Juanacatlán y El Salto, conocida en algún momento como El Niágara mexicano, hoy es una caída por la que corre un río muerto y envenenado que a su paso reproduce, literalmente, enfermedad y muerte, arrastrando el desagüe del cordón industrial donde prevalece la industria electrónica y automotriz que se ha instalado desde hace décadas. Ante esta situación, destacamos la resistencia emprendida por pobladores de El Salto y sus alrededores.⁷

Otro conflicto que atañe directamente a la investigación es la lucha que están llevando a cabo los pobladores de las comunidades de Temacapulín,

⁶ Ha sido loable el proceso de años que han llevado en la Asamblea Nacional de Afectados Ambientales (ANAA). Punto de encuentro y organización para muchas y diversas experiencias de sujetos y comunidades afectados ambientalmente de distintas regiones de México. Asimismo, otras organizaciones como la Red Mexicana de Afectados por la Minería (REMA) y el Movimiento Mexicano de Afectados por las Presas y en defensa de los Ríos (MAPDER), y desde el 2012 el esfuerzo que se ha realizado mediante el Tribunal Permanente de los Pueblos, capítulo México en su Audiencia Temática Ambiental.

⁷ Es tan significativo el caso, que puede considerarse como uno de los peores crímenes ambientales de la actualidad en México, de la misma manera ha sido vital la organización de los pobladores, sobre todo a partir de la organización Un Salto de Vida.

Acasico y Palmarejo en los Altos de Jalisco ante la construcción de la presa El Zapotillo. Con este proyecto se pretende desviar agua del río Verde mediante la construcción de la presa y de un acueducto de más de 150 kilómetros a la ciudad de León, Guanajuato.⁸ También podemos mencionar el conflicto hídrico derivado de la calidad y el abastecimiento de agua que están sufriendo comunidades de los municipios de Dolores Hidalgo, San Felipe, San Diego de la Unión, San Luis de la Paz y San Miguel Allende, todos en el estado de Guanajuato, ante la producción agroindustrial en la denominada cuenca Independencia.⁹

Con este breve recuento, es preciso aclarar que esta investigación no pretende dar cuenta ni estudiar en profundidad las comunidades con conflictos socioambientales manifiestos y expuestos, sino desentrañar los planes de territorialización de capital en la región, que significarán daños, socavación, despojo y enfermedades, que agravarán los conflictos actuales, que harán emerger los latentes y que generarán otros nuevos.

No resulta del todo sencillo ubicar la extensión y poner límites al corredor. Si nos remitiéramos a los municipios que se encuentran en Guanajuato, la imagen sería incompleta y demasiado focalizada regionalmente. Si dejáramos de lado San Luis Potosí, estaríamos minimizando la industria automotriz que allí se ha venido emplazando. Definiremos progresivamente el área del corredor a partir de la conjunción de los diversos elementos que iremos ubicando en los documentos, utilizando como columna vertebral la producción automotriz/autopartes y aeronáutica.

35

El corredor, planes y obras en los documentos oficiales

Recién inaugurado el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el tratado comercial realizado entre Estados Unidos, México y Canadá; Ernesto Zedillo, el entonces presidente, propuso en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2002 un plan de siete “Corredores prioritarios para la integración urbano-regional” (México. Gobierno Federal, 1995).

⁸ El comité Salvemos Temaca, está conformado no sólo por habitantes, sino por migrantes nacidos en Temaca que residen en diversas partes del país y de Estados Unidos, además de simpatizantes.

⁹ La Coalición en Defensa de la Cuenca de la Independencia (CODECI) formada por comunidades campesinas de Guanajuato han denunciado que desde el sexenio de Vicente Fox (2000-2006), en la entidad han sobreexplotando el agua para riego agroindustrial, dejando muy poca y envenenada en los mantos acuíferos.

Los corredores cercenaban el territorio a partir de ejes comerciales, implicando la instalación de áreas industriales, agroindustriales y de corredores multimodales por donde producir y desplazar las mercancías, todo ubicado en referencia a las grandes manchas urbanas.

Otro de los antecedentes de planeación al corredor del Bajío data de finales de la década de los noventa, con la publicación del Programa de Desarrollo de la Región Centro-Occidente. Cuando comenzaron a articularse planes a nivel regional en todo el país, México fue dividido en mesorregiones.¹⁰ La Centro-Occidente donde se inscriben los estados de Jalisco, Guanajuato, Michoacán, Colima, Aguascalientes, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí y Zacatecas fue consolidando algunos proyectos a partir de reuniones entre los gobernadores estatales y algunas secretarías federales. Para el año 2001 se creó el Fideicomiso para el Desarrollo de la Región Centro-Occidente (Fiderco) que fue la base financiera para llevar a cabo distintos proyectos regionales, los cuales trascendían las delimitaciones estatales.

36

Entre los principales objetivos propuestos fueron: la integración de las cadenas productivas, la modernización de la infraestructura y la ejecución de obras y proyectos en conjunto. Los proyectos que resaltan son: la construcción de un tren de alta velocidad (TAV) Cd. de México-Querétaro-Bajío-Guadalajara, un programa de encadenamientos productivos en el sector agroindustrial, y la integración regional de la industria automotriz-autopartes. Cabe agregar que uno de los lemas en las estrategias integrales fue la inserción global de la región, apostando a constituirse como una región articuladora; es decir, en un eficaz enlace geográfico, productivo, social y cultural (Comisión Centro Occidente, 2003). Para el sexenio 2000-2006 dichas mesorregiones fueron retomadas con fuerza a partir del Programa Nacional de Desarrollo 2000-2006 (México. Gobierno Federal, 2001) y constituyeron el eje rector para fundamentar el desarrollo regional.

En el Plan Nacional de Infraestructura 2014-2018 se plasma como primer objetivo convertir a México en una plataforma logística mundial. Esto implica que el conglomerado de infraestructura del país –constituido por puertos, carreteras, vías de tren, aeropuertos, centros logísticos, puertos secos– será para México entrada, salida y punto de distribución interna de una colosal canti-

¹⁰ Las mesorregiones fueron las unidades bases del Gobierno Federal para el sexenio 2000-2006, es una parcelación del territorio a partir de agrupaciones de estados, el territorio fue dividido en Centro, Centro-Occidente, Sur-Sureste, Noreste y Noroeste. El objetivo de esta regionalización era que «en forma práctica (estas entidades) se integraran para coordinar proyectos de gran envergadura con efectos que trascienden los límites de dos o más entidades federativas» (México. Gobierno Federal, 2001).

dad de mercancías, desde los países del Atlántico, Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica y para ellos, con la reciente inscripción de México al *Transpacific Partnership Agreement* (TPP), en dirección a Asia y Oceanía.

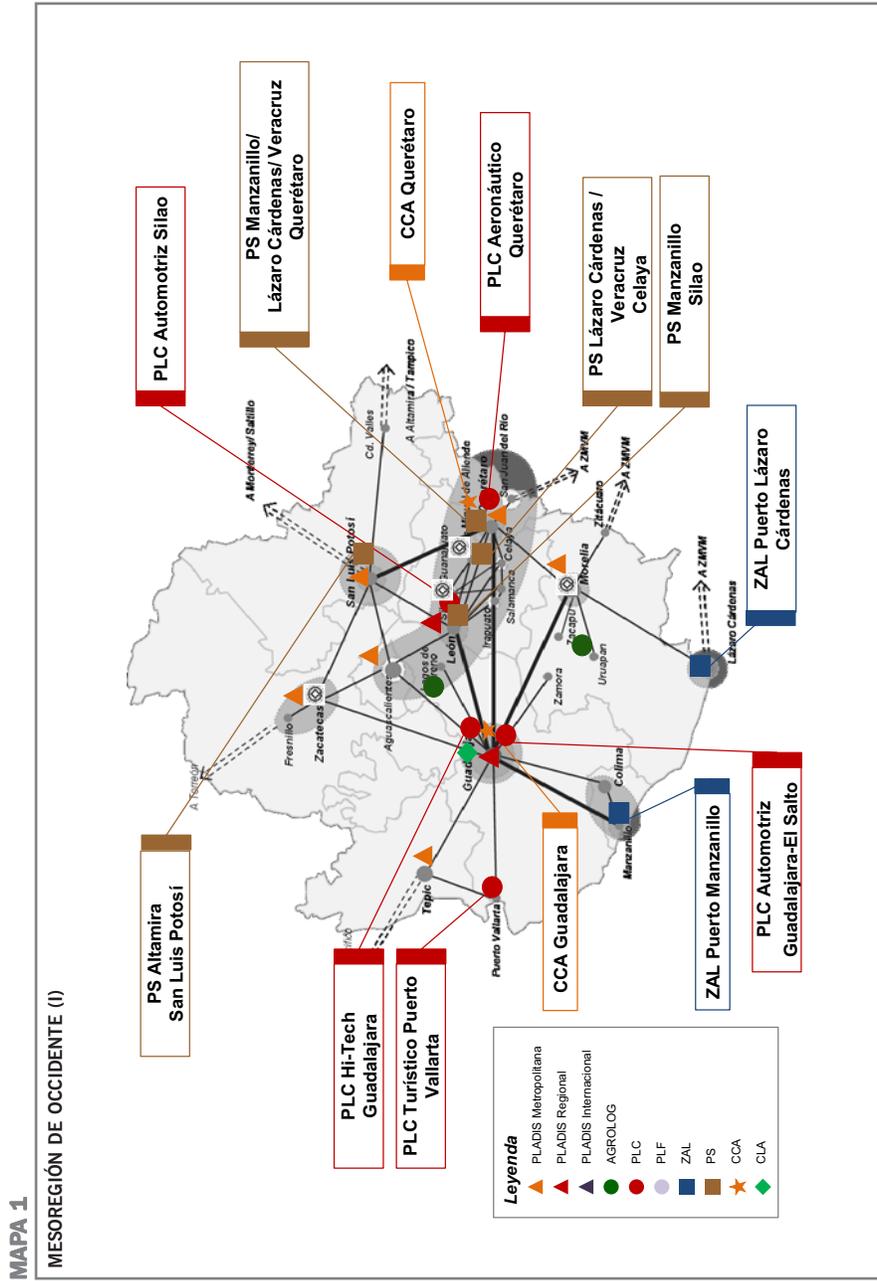
Este movimiento mercantil será acompañado de una fuerte producción industrial y agroindustrial que irá generándose a lo largo del territorio y que será trasladada a través de los distintos corredores multimodales. Prueba de ello es el estudio emitido recientemente por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2013) en conjunto con la Secretaría de Economía y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: el documento “Sistema Nacional de Plataformas Logísticas de México” traza como objetivo definir dicho sistema de plataformas para “fortalecer el rol competitivo, de la oferta exportadora de México y que optimice la eficiencia de los proceso de distribución nacional, garantizando su correcta articulación con el territorio y su conectividad con las redes de transporte y nodos de comercio exterior”, retoma la mesorregionalización, y por ende los estudios hechos por el Fiderco para la región Centro-Occidente.

La propuesta del BID (2013) delimita regiones ubicando Nodos Logísticos Estratégicos y, a partir de ahí, esquematiza la implementación de Plataformas Logísticas (PLs), desarrollando una taxonomía para catalogarlas: Plataformas Logísticas de Distribución (PLIS), Plataformas Logísticas de Apoyo en la Frontera (PLF), Plataforma Logística de Apoyo en Clúster (PLC), Puertos Secos (PS), Centros de Carga Aérea (CCA), Centros Logísticos Alimentarios (CLA) Agrocentros (Agrolog), y Zonas de Actividades logísticas portuarias (ZAL); ofreciendo un total de 85. En lo que respecta al Bajío, ubican a Querétaro como nodo de industria aeronáutica, a León y sus alrededores como nodo de industria automotriz, a Aguascalientes también dentro de la industria automotriz, y a San Luis Potosí como nodo de la industria metálica básica.

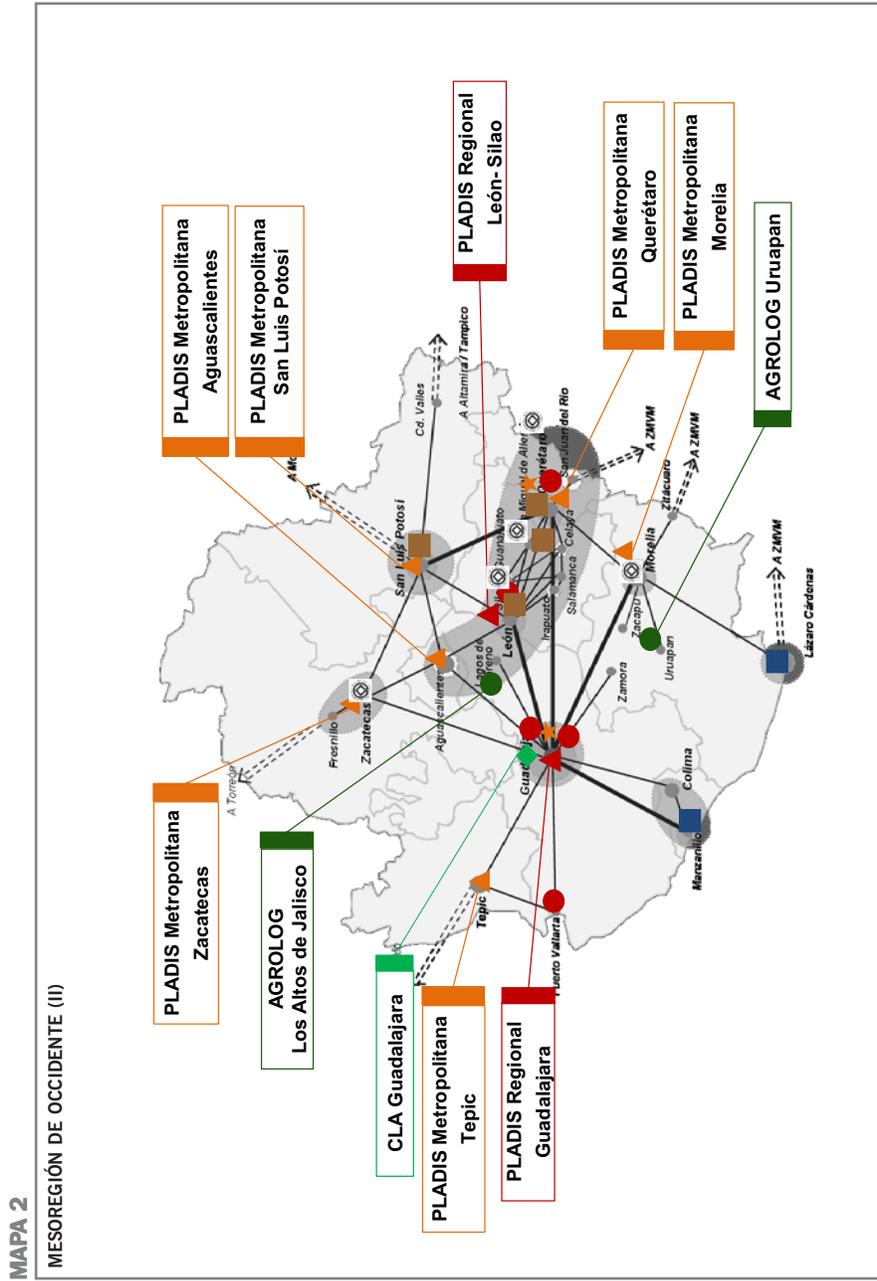
37

En el mapa anterior se muestra un acercamiento a los planes de logística hechos por el BID, además de asignar un rol para desempeñar en cada punto marcado. La mayoría de ellos ya están funcionando como tal, o bien están en proceso de instalación. Se observan en esta planificación territorial varios iconos que aún no existen, como en el caso de los puertos secos propuestos para las ciudades de Celaya y Querétaro. Al finalizar el documento, especifican que los pasos a seguir serán crear una entidad gestora de estas plataformas y hacer una jerarquización de dichos proyectos.

El interés del BID en la región no es el único de las instituciones internacionales. El Banco Mundial en el 2002 publicó un estudio donde hizo una revi-



Fuente: BID (2013, julio).



Fuente: BID (2013, julio).

sión de la economía del estado de Guanajuato, evaluaba los balances fiscales, la impartición de educación, los servicios de salud y de agua, la construcción de vivienda y la infraestructura existente para el transporte. Menciona en el estudio que Guanajuato es una región de suma importancia para México, que cuenta con una industria del calzado, con instalaciones de Pemex, con la empresa automotriz General Motors, con un turismo proveniente de todo México y Norteamérica y con minas que fueron de gran importancia durante la colonia. Alude también que, debido a las presiones asiáticas, la industria del calzado ha ido decreciendo periódicamente y ha provocado una importante migración de las zonas rurales hacia Estados Unidos.

En cuanto al agua, indican que dicho servicio es un sector crítico en el estado debido al clima seco que va en aumento y que, a nivel estatal, no se pueden modificar sus precios por el fuerte control de la Comisión Federal del Agua. Indican como uno de los puntos principales el hecho de que Guanajuato es un lugar privilegiado geográficamente ya que lo atraviesan vías de trenes, cuenta con las carreteras 17 y 57, mencionada como “*NAFTA Highway*”, y la habita 60% de la población del país en un radio de 400 millas. El Banco Mundial (2002, julio 30) indica que desde 1983 se realizaron los estudios preparativos para un tren que integrara el corredor, desde Celaya a León, vía Salamanca e Irapuato. A lo largo de los años este proyecto ha sido retomado como propuesta política una y otra vez sin ser llevado a cabo.

40 Finalmente, el informe concluye que el desarrollo económico del estado depende en buena medida de contar con una mayor infraestructura y que “el estado necesita un plan estratégico para desarrollar clústeres industriales” (BM, 2002, julio 30).

Un documento donde mejor se ve plasmado el plan para totalizar a México como una plataforma logística, es el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 (México. Gobierno Federal, 2013b) que fue publicado en abril del 2014. En él se establecen proyectos de infraestructura “prioritarios”.

Este documento da seguimiento al estudio elaborado por el BID. Los 3 primeros objetivos que se plantea descansan sobre generar infraestructura para: plataformas logísticas y de transportes, energéticas e hidráulicas. Los otros objetivos son salud, turismo y vivienda. Entre los proyectos de infraestructura y transporte que se contemplan para el Bajío, tenemos el libramiento ferroviario en Celaya, Guanajuato, el cual comenzó en 2012 y pretenden finalizarlo en 2015. Asimismo, se plantea otra conexión férrea que alimentaría la conexión Atlántico-Pacífico: la nueva vía de ferrocarril entre Aguascalientes y

Guadalajara que comprendería más de 188 kilómetros y su ejecución se prevé del 2015 al 2017. También, para el 2014, se planeaba comenzar a construir el tren rápido Querétaro-Ciudad de México. Con 124 vías por construirse y un total de 209 kilómetros, circularía a un promedio de 200km/h. Su construcción se planteaba del 2014 al 2017. Un proyecto que no se especifica del todo es la autopista actualmente en construcción Palmillas-Apaseo que permitirá ir de Celaya hacia el DF bordeando Querétaro. Otro de los proyectos de gran envergadura que resaltan es el que se lleva a cabo en el Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, donde la ampliación que se está realizando expandiría la capacidad de 250mil TEU'S (*Twenty-foot Equivalent Unit*-Unidad Equivalente a Veinte Pies) a 3 millones (1 millón a 1 millón y medio).

Los megaproyectos energéticos que menciona el plan son la construcción de 11 nuevas plantas y la actualización de otras bajo la modalidad de ciclo combinado en Salamanca, Guanajuato, y que se estima terminar para el 2018. En Salamanca, además, se planea construir otra planta en la refinería que pueda producir diesel de bajo azufre. Una obra más en Salamanca que no se especifica claramente es un proyecto externo de cogeneración de inversión con la CFE.

Otro de los proyectos de gran envergadura es ampliar la red de gasoductos en varios estados del país, entre ellos Aguascalientes y San Luis Potosí, para satisfacer “la demanda de energía de la industria”. Esto implica alrededor de 4 800 kilómetros de gasoductos distribuidos en 18 proyectos ampliando una red de distribución de gas natural en todo el país.

41

Entre los megaproyectos hídricos se encuentran los siguientes:

El de mayor antigüedad es el proyecto de la presa El Zapotillo. Fue impulsado por los gobiernos estatales de Jalisco y Guanajuato. Plasmado mediante un convenio en 2005, el documento permitía el trasvase del río Verde, en su paso por Jalisco, hacia el río Lerma en Guanajuato y la construcción de un acueducto de 139 kilómetros de largo, desplegado desde la presa hasta la ciudad de León. Inicialmente, contempló una cortina de 80 metros de altura que concentraría alrededor de 411 hectómetros cúbicos y cubriría un área de 2100 hectáreas.

Este embalse inundaría los poblados de Acasico y Palmarejo, los más cercanos a la cortina de la presa, pero permitiría no inundar la comunidad de Temacapulín, resguardada por diques de contención. En los documentos se establecía que esta presa abastecería de agua tanto a la ciudad de León como a otras 14 localidades ubicadas en los Altos de Jalisco (Lezama, 2012).

En el año 2007, el gobierno de Jalisco promovió modificar el proyecto elevando la cortina de 80 a 105 metros, con una longitud de 271 metros y una corona de 8 metros, considerando una capacidad de almacenamiento de 911 millones de metros cúbicos de ancho, 500 metros más que el proyecto previo. El acueducto tendría una longitud de 2.4 metros de diámetro,¹¹ esta modificación fue hecha con el propósito que el agua contenida por la cortina pudiera abastecer a los Altos de Jalisco y a Guadalajara. El proyecto oficial menciona que ya instalada y en su capacidad, la presa puede surtir 8.6 metros cúbicos por segundo, de los cuales 3.8 serían a León, 1.8 metros a los Altos y, en una segunda etapa, 3 metros cúbicos a Guadalajara. Esta modificación implicaría que el área de la presa se aumente a una superficie de 3 864 hectáreas, 1 764 más que el proyecto original, inundando por consecuencia y sin alternativa alguna, al pueblo de Temacapulín (Conagua, 2010).

Ha existido bastante discreción por parte del gobierno jalisciense acerca de la información tanto del proyecto, como de las formas de indemnización y de la reubicación que pretenden para los pobladores de Temacapulín.¹²

Los involucrados y beneficiados inicialmente con la construcción de El Zapotillo son: la empresa de construcción española Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), así como Grupo Hermes, constructora mexicana. El proyecto aprobado de la presa, costaría \$2 194 millones de pesos. Mientras que la licitación del acueducto fue otorgado a otra firma española, Abengoa, en el cual se empleará un monto de \$566 millones de dólares.

42 La presa actualmente se encuentra detenida con una altura de cortina de 79 metros, ya que un juez de distrito, ordenó parar las obras a raíz de la controversia constitucional impulsada por los pobladores (Prieto, 2014). Asimismo, el conflicto se ha extendido hacia los propietarios de las tierras, quienes se han amparado, ante el paso del acueducto por sus terrenos (Alvizu, 2014, julio 31).

¹¹ Se ha mencionado que el grosor del acueducto hacia León, está excedido de los planes originales lo que implicaría mayor trasvase, además la planta receptora en dicha ciudad, está construida para el tratamiento de 5.6 metros cúbicos de agua, que es la suma del agua destinada en el plan original para León y para los Altos. En el mismo artículo se hace la comparación del precio del agua, tanto en León, como en Guadalajara, siendo el doble del costo en la ciudad de León (Acosta, M. 2011, abril 2).

¹² Los procesos judiciales de El Zapotillo, emprendidos por los pobladores, han expuesto el cúmulo de irregularidades y desacatos por parte del gobierno, pasando por alto la opinión de la gente de la comunidad. «Ha llegado a tal nivel que es considerado el proyecto de infraestructura más judicializado en México, si las leyes fueran imparciales en México, hace tiempo que El Zapotillo habría sido cancelado» (Martín, 2015, febrero 28).

El proyecto presentado en 2008 se planteaba finalizar para el 2013. La Conagua (2014) en uno de sus documentos más recientes, expone el costo del proyecto en conjunto con el acueducto en \$16 162 millones de pesos, que rebasa por más de \$7 000 millones a lo estimado inicialmente.¹³

El acueducto El Realito se ubica en el estado de San Luis Potosí. Es un proyecto para dotar de 1m³ de agua a dicha ciudad, en una primera etapa, y a la ciudad de Celaya en Guanajuato, para una segunda. El megaproyecto cuenta con una presa de 88 metros de altura, ubicada en el río Santa María, en las inmediaciones de San Luis de la Paz, al noreste del estado de Guanajuato. El inicio de su construcción fue en noviembre del 2007 y fue finalizado e inaugurado en octubre del 2012. Constó de la construcción de una presa de almacenamiento de 50 millones de metros cúbicos para abastecer de agua a la ciudad de San Luis Potosí, con un flujo de 1m³ por segundo.

El primer trayecto del acueducto es de 34 kilómetros y llega hasta donde se encuentra la planta potabilizadora. Luego, desde allí se desprenden los acueductos para cada ciudad (Celaya y SLP). Para llegar a la ciudad de San Luis, se requirieron 3 plantas de bombeo, ya que el líquido tuvo que ser llevado por una altura de 975 metros. El acueducto hacia San Luis tiene una longitud de 71 kilómetros, mientras que el que llevará agua a Celaya es de 90 kilómetros, con una planta de bombeo para elevarla 200 metros. Se prevé que este proyecto pueda abastecer a la ciudad de San Luis Potosí hasta el año 2035 (Conagua, 2014).

El costo del proyecto fue valuado en \$2 463 millones de pesos y la licitación para su construcción implica una concesión por 25 años (Conagua, 2014); es decir, el tiempo total que se estima funcione.

El acueducto Querétaro II toma el agua de los manantiales del río Moctezuma, que tiene un caudal de 50 millones de metros cúbicos. Cuenta con un caudal de 1 500 litros por segundo y el agua es transportada desde el noreste al suroeste del estado de Querétaro, que suma 47 millones de metros cúbicos de agua anuales.

El proyecto comienza con una presa de 14.3 metros de altura que abarcaría un embalse de 1.4 millones de metros cúbicos. Posterior a ser succionada, el agua es elevada por una primera planta de bombeo de más de 500 metros

¹³ El acueducto fue planeado con una inversión de \$566 millones de dólares. Tomando en cuenta el precio del dólar a \$12 pesos mexicanos, resultan \$6 792 millones de pesos, más \$2 194 millones de pesos prospectados para la presa, dan un total de \$8 986 millones. La diferencia entre \$16 162 y \$8 986 son \$7 176 millones de pesos que es el sobre costo del megaproyecto hasta el momento.

de altura, hasta llegar a la planta de bombeo 2 que llevará el agua verticalmente otros 575 metros a través de 3 kilómetros. Desemboca finalmente en un bordo de seguridad donde es almacenada (FCC, 2015).

Después de ser potabilizada el agua, ingresa en un acueducto que tiene un grosor de 54 pulgadas de diámetro y transporta por segundo 1.5m³ (Conagua, 2012). Tiene una longitud de 87 kilómetros para llegar a la ciudad de Querétaro y el costo de la obra fue de \$17 mil millones de pesos (FCC, 2015).

Comenzando su construcción en el año 2008, entró en operación en febrero del 2011. (Conagua, 2012). La licitación fue concedida para la construcción y explotación durante 18 años. Las empresas beneficiadas son ICA, empresa constructora mexicana, FCC, constructora española, además de Aqualia y Mitsui. El acueducto en total tiene un trazo de 123 kilómetros, lo que implica que se cruzan dos cuencas, la del río Pánuco y la Lerma-Chapala (Chávez, 2007, mayo 2).

En cuanto a las ensambladoras de mayor envergadura que están ubicadas en las ciudades comprendidas, encontramos dos plantas armadoras de Nissan en Aguascalientes, la primera instalada desde el año 1981, la segunda de reciente apertura en el 2013 (Mañón, 2013, noviembre 27), además que se anunció la construcción de dos ensambladoras más: Nissan/Infiniti y Daimler, que comenzarán a construir sus plantas en 2015 (El Financiero, 2014, junio 27).

En San Luis Potosí se encuentra una ensambladora General Motors emplazada en 2008, más la planta alemana BMW que está en proceso de construcción.

44

En Guanajuato se encuentra localizada la japonesa Honda, en Celaya; Mazda de origen japonés, donde también se producirán vehículos de la marca Toyota, en Salamanca. También en Guanajuato, en el municipio de Silao, desde hace 22 años está instalada, de capital estadounidense, General Motors, más la fábrica alemana de motores Volkswagen abierta el año pasado (CNN Expansión, 2013, mayo 5).

En Querétaro se encuentra la firma canadiense Bombardier, orientada a la construcción de equipamiento y vehículos ferroviarios, así como Airbus Helicopter (Eurocopter) empresa nacida de una fusión francoalemana, dedicada a fabricación de helicópteros, que van desde el socorro médico hasta aerovehículos de carácter militar.

Estas empresas, más otras de similar tamaño, han atraído por inercia más empresas contratistas y suministradoras. Nombrando otras grandes empresas que no necesariamente son ensambladoras, Pirelli, Freightliner, Getrag, Curtis

Wright, Aernnova, Heroux, Safran, Hino, Motoress, Snecma, American Axle, por mencionar algunas (Oropeza, 2014, diciembre 8).

Aún hay más documentos y planes oficiales donde se manifiesta esta planificación regional: uno de ellos es el Programa Nacional de Desarrollo del Centro 2014-2018 (Sedatu, 2013), el cual expresa en profundidad no sólo las características y problemas ambientales y demográficos, sino también un diagnóstico completo de la compleja infraestructura ya presente en la región, desde la infraestructura de transporte ferroviario, portuario, carretero, los corredores logísticos, comerciales, la estructura urbano-regional “la vocación económico regional”,¹⁴ hasta las capacidades y destinos de los puertos.¹⁵ En el último apartado del documento hay una larga y ambigua lista de proyectos de importancia para la región de los cuales resaltan los siguientes: construcción y operación del Centro Nacional de Investigación y Certificación de Materiales Compuestos para la Industria Aeronáutica en Querétaro, el tramo férreo Aguascalientes-Guadalajara, ampliación y modernización del anillo periférico en San Luis Potosí, modernización de la carretera Silao-San Felipe, ampliación de la carretera León-Lagos de Moreno. Al final del documento, como el proyecto número 109 y después de enlistar proyectos tan específicos, se menciona de manera abstracta la construcción y modernización de Plataformas Logísticas a un nivel regional.

El interés en la producción y el comercio estratégico en el Bajío es bien planeado no sólo por el Gobierno Federal, sino por gobiernos estatales como el de Guanajuato. Como lo muestra claramente la investigación “Guanajuato, Innovación + Territorio” realizada por la Fundación Metrópoli - Iplaneg (2012)¹⁶ en conjunto con el Gobierno Federal y el Gobierno de Guanajuato a través del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Gua-

45

¹⁴ En la vocación económica regional se hace énfasis en la industria manufacturera, agroindustrial, pecuaria y la pujante instalación para la industria automotriz/aeronáutica. Menciona el documento que “se perfilan fuertes clústeres interestatales en sectores como el automotriz/autopartes, alimentos y bebidas, electrónica-software y textil-vestido”. También hace énfasis en la construcción y/o modernización de plataformas logísticas en la región, justamente las propuestas por el estudio de BID.

¹⁵ Resalta en el plan una visión detallada de las vías marítimas hacia donde conectan los 2 puertos principales del pacífico, el de Manzanillo, Colima y el de Lázaro Cárdenas, Michoacán, deja claro como poseen una conectividad hacia Norteamérica, Centroamérica, Europa cruzando por el canal de Panamá, Sudamérica y resalta la conexión asiática con destino a Singapur, Corea del Sur, Hong Kong y Japón.

¹⁶ Fundación Metrópoli es una «fundación sin ánimo de lucro» dedicada al urbanismo, la arquitectura y el arte. Creada en la Universidad de Pennsylvania en 1998 con el objetivo de contribuir a la innovación y desarrollo de las ciudades y territorios desde una perspectiva internacional. En su página describe que fue pionera en diseñar estrategias de gran escala para desarrollos espaciales (directrices de ordenación territorial) y a menudo lo ha hecho en colaboración con ayuntamientos y gobiernos regionales, Además de la

najuato (Iplaneg). Tanta es la expectativa en la región que el estudio la ha definido como “El corazón del diamante de México”.

Esta investigación, presentada en noviembre del 2012, describe que, además de contar con la colaboración gubernamental, fue posible realizarla gracias al soporte tecnológico y científico de la Fundación Metrópoli. Inicia haciendo un recuento de las megaregiones, megaciudades y corredores comerciales del mundo tanto en Europa como en Norteamérica. Posteriormente ubican la región que denominan como corazón del diamante de México, comprendida en la Ciudad Lineal, que es la ruta que va desde León hasta Celaya, y a partir de allí generan un plan de “reordenamiento territorial” para su “desarrollo sustentable”, que comprende revisiones y propuestas del transporte y conexiones aéreas, terrestres (incluyendo la propuesta de un tren de alta velocidad desde DF hasta Querétaro), clústeres de producción emergentes, rutas culturales, áreas estratégicas de conservación, paisajes agrícolas, paisajes del agua y corredores ecológicos.

Además de los megaproyectos descritos en los planes que revisamos, existe otro de gran longitud que curiosamente no es mencionado como tal en ninguno de los planes revisados. Inscrito en el Sistema Nacional de Gasoductos, se trata del proyecto Los Ramones, gasoducto destinado para el traslado de gas desde el estado de Texas, EUA, cruzando los estados de Tamaulipas, Nuevo León, San Luis Potosí, y desembocando también en Guanajuato.

46 El gasoducto tendrá 48 pulgadas de diámetro para transportar 2 100 millones de pies cúbicos diarios de gas, abarcará una extensión de 1 112 km y tendrá un costo de más de 1 800 millones de dólares. Comprende también la instalación de tres estaciones de compresión, localizadas en Villagrán, Tamaulipas; Doctor Arroyo, Nuevo León; y Villa Hidalgo, San Luis Potosí; 22 válvulas de seccionamiento, cuatro estaciones de medición y regulaciones en los lugares destinatarios: San Luis Potosí, San Luis de la Paz y Apaseo el Alto en Guanajuato así como en el parque industrial de Querétaro. La capacidad del gasoducto permitirá trasladar alrededor de 2 000 millones de pies cúbicos de gas al año.

Cabe destacar que Pemex lo menciona como el mayor proyecto energético en el país en los últimos 40 años ya que responderá a 20% de la demanda de gas natural. Se esperaba que pudiera entrar en funcionamiento a finales de

investigación en Guanajuato, se presumen otros convenios más recientes, realizados con los gobiernos de Hidalgo, Distrito Federal y Puebla. Actualmente asentada en Madrid, España.

2014. Los Ramones inicia interconectando el gasoducto Agua Dulce-Frontera, el cual será desarrollado por la empresa NET Midstream, LLC y contará con 114 kilómetros de longitud. Este gasoducto transporta gas natural extraído mediante *fracking*¹⁷ y almacenado en Texas, EUA. Desde la central de conexión de Agua Dulce, en el condado de Nueces, del sureste de Texas se trasladaría a la comunidad fronteriza de Rio Grande City, en el condado de Starr.¹⁸

REFLEXIONES

Considerando lo anteriormente expuesto, podemos afirmar que el Bajío es una región prioritaria para los planes del Estado mexicano, y para el capital en general. Existen otras regiones de gran interés geoeconómico como la denominada Sur-Sureste, con más planes de infraestructura para extraer y explotar los bienes naturales. Otrora bajo el Plan Puebla Panamá, ahora como Proyecto Mesoamérica, sigue siendo presa de planes para la extracción y producción de energéticos y para el aprovechamiento de la vastedad hídrica que ella comprende. Sin embargo, es palpable la importancia que hay sobre el Bajío, su colocación geográfica al ser punto de encuentro regional, su conexión con los dos mayores puertos del pacífico (Manzanillo y Lázaro Cárdenas), las facilidades para que haya inversión de capital extranjero (principalmente de Norteamérica, de Europa, en especial de España, y algunos asiáticos, específicamente de japoneses), la gran cantidad de “mano de obra barata y calificada”, el supuesto equilibrio de los cárteles que en comparación con otras regiones la ubica como una de las menos golpeadas, y sobretodo ver al corredor del Bajío como un engranaje en una dinámica de acumulación supraregional, que se manifiesta con una “vocación” asignada para cada región del continente.

47

El grosor de los documentos revisados nos permite concatenar varios de los proyectos que son prioritarios para desarrollar la “infraestructura” de la región, desde las ampliaciones y modernizaciones a las plantas generadoras de electricidad, las presas para el abastecimiento de agua, las construcciones de autopistas y libramientos ferroviarios, los planes para desarrollar instala-

¹⁷ El *fracking* es una técnica reciente para extraer gas natural, se ha venido realizando tanto en Norteamérica como en Europa, y últimamente en algunos lugares de Sudamérica. En México la reforma energética permitirá la extracción de gas mediante *fracking*, lo que se planea para los próximos años en el área noreste del territorio, principalmente en los estados de Nuevo León y Tamaulipas. Mucho se ha criticado esta forma extractiva, el principal problema es la alta utilización de agua, así como la contaminación de los mantos freáticos que derivan de él.

¹⁸ Todos los datos acerca del gasoducto fueron consultados en Pemex (2012, diciembre 3).

ciones logísticas y las perspectivas de la producción automotriz, no como única industria, sino como punta de lanza del corredor del Bajío.

Se destaca que así como la producción industrial está en aumento en la región, también lo están los insumos necesarios. Precisamente esto aumentará la presión sobre la demanda hídrica en la región, al grado de tener que abastecerse de cuencas cercanas pero ajenas, de igual forma la demanda de energéticos e hidrocarburos va en aumento, y aún con las construcciones y ampliaciones de plantas generadoras en la zona, se necesita trasladarlo desde otros lugares. Como es el caso del gasoducto Los Ramones que abarca desde el sureste de Estados Unidos para abastecer lugares prioritarios del corredor industrial.

Asimismo, existe una conjunción de los planes realizados por instituciones internacionales como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo o por la misma firma Stratfor, y los planes estatales y regionales que se han desarrollado durante la última década. Resulta evidente que esta detonación económica coincide con la presencia de Vicente Fox como presidente. De origen guanajuatense, desde su gestión es notable cómo estos planes a nivel regional comenzaron a emerger.

48

La revisión que se ha venido haciendo no significa una apología publicitaria para los diversos megaproyectos de transporte, logísticos, energéticos e hidráulicos de la región, todos en pos de la “competitividad” y la “conectividad” regional, sino un primer paso para ir develando la otra cara que estos representan bajo el discurso del “desarrollo”. También significa indagar y desentrañar esta nueva territorialidad del capital que modificará inevitablemente el metabolismo social.

Este repaso crítico se propone para avizorar los proyectos que se planean, además de ubicar y visibilizar las conexiones de algunos que, en primera instancia, no parecen ser parte del corredor. Asimismo, es un primer paso para avanzar en un análisis profundo sobre los potenciales, latentes y manifiestos casos de antagonismo socioambiental. Esta territorialidad que aumentará los flujos de materiales, además de llevarse a cabo por despojo, significará devastación y potenciará las tensiones emergentes.

Usualmente, los conflictos ambientales no son percibidos como resultado de planes más grandes que poseen el fin primordial de la acumulación de capital. Muchas veces estos conflictos, son comprendidos como cabos sueltos, como irregularidades institucionales, como maniobras de algún político para salir beneficiado, podría ser así, pero también son parte de planificaciones

más generales que vienen gestándose y proyectándose de antaño, en este caso hace más de una década. Cabe mencionar que aún quedan otros aspectos para estudiar y que esta investigación no alcanza a abarcar las dimensiones de la educación, salud y turismo, también constitutivas del conglomerado regional.

Nos resulta evidente que el antagonismo socioambiental tiene su fundamento en posiciones e intereses encontrados, quizá hasta en cosmovisiones diferentes. Donde unos ven desarrollo y acumulación, otros, vemos despojo y devastación. Donde unos planifican para reproducir y acumular capital, otros buscamos reproducir la vida.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acosta, M. (2011, abril 2). Lo que no entendemos de El Zapotillo. *La Jornada*. Disponible en: <http://www1.lajornadaguerrero.com.mx/2011/04/02/index.php?section=politica&article=008a1pol>
- Alvizu, M. (2014, julio 31). Parán 'El Zapotillo'. *am*. Disponible en: <http://www.am.com.mx/irapuato/local/paran-el-zapotillo-130489.html>
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) (2015). *Anuario estadístico 2014*. México, D. F.: AMIA. Disponible en: <http://www.amia.com.mx/prodtot.html>
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2013, julio). *Sistema nacional de plataformas logísticas de México (SNPL-Mex)*. Disponible en: <http://www.sagarpa.gob.mx/agronegocios/Documents/SNPL%20BID.pdf>
- Banco Mundial (BM) (2002, julio 30). *Mexicostate-level public expenditure review. The case of Guanajuato*. Report no. 23333-ME. Washington, D. C.: BM. Disponible en: <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/2002/07/1990720/mexico-state-level-public-expenditure-review-case-guanajuato>
- Barreda, A. (2001). *Mesoamérica, los ríos profundos: alternativas plebeyas al Plan Puebla- Panamá*, pp.133-201. México: Instituto Maya.
- Bellamy Foster, J. (2000). *La ecología de Marx: capitalismo y naturaleza*. Barcelona, Provincia de Barcelona: El Viejo Topo.
- Ceceña, A. E. (2001). La territorialidad de la dominación. Estados Unidos y América Latina. *Revista Chiapas, (12)*. México, D. F.: ERA. Disponible en: <http://www.revistachiapas.org/No12/ch12cecena.html>
- Ceceña, A. E. y Barreda, A. (Coords.) (1995). *Producción estratégica y hegemonía mundial*. México, D. F.: Siglo XXI.
- Cerutti, D. y Silva, P. (2012). Territorio. En Antonelli, Mirta Alejandra (Coord.). *Modelo extractivo y discursividades sociales. Un glosario en construcción*. Córdoba, Provincia de Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- Chávez, M. (2007, mayo 2). Asignan a ICA, y a otras cinco firmas obras del Acueducto II. *La Jornada*. Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2007/05/02/index.php?section=estados&article=039n1est>
- CNN Expansión (2013, mayo 5). El Bajío brilla por su inversión. *CNN Expansión*. Disponible en: <http://www.cnnexpansion.com/expansion/2013/04/24/el-bajio-la-region-ideal-para-invertir>
- Comisión Nacional del Agua (Conagua) (2010). *Modificación del proyecto: presa El Zapotillo, para abastecimiento de agua potable a Los Altos de Jalisco y a la ciudad de León, Guanajuato. Resumen ejecutivo*. México, D. F.: Conagua. Disponible en: <ftp://ftp.conagua.gob.mx/zapotillo/>

- 07.%20Estudios%20Ambientales/7.02.%20Impacto%20Ambienta%20Federal/7.02.02.%202009-Ampliacion%20MIA/Ampliacion/00%20Resumen%20modificacion%20zapotillo.pdf
- Comisión Nacional del Agua (Conagua) (2014). *Proyectos Estratégicos. Agua potable, drenaje, saneamiento*. México, D. F: Conagua. Disponible en: <http://www.conagua.gob.mx/CONAGUA07/Noticias/SeguimientoPNI.pdf>
- El Financiero (2014, junio 27). *Nissan y Daimler abrirán nueva planta en Aguascalientes*. Disponible en: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/nissan-y-daimler-abriran-nueva-planta-en-aguascalientes.html>
- Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) (2015). *Acueducto Querétaro II*. Disponible en: http://fccmex.com/detalle_obra.php?val=108
- Fundación Metrópoli-Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato (Iplaneg) (2012). *Plan2035 Guanajuato I&T*. Disponible en: http://iplaneg.guanajuato.gob.mx/contactanos/biblioteca-digital/cat_view/11-guanajuato-innovacion-y-territorio
- Harvey, D. (2004). *El nuevo imperialismo*. Madrid, Comunidad de Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2012) *El enigma del capital y la crisis del capitalismo*, España: Akal.
- Holloway, J. et al. (2006). *Clase = lucha. Antagonismo social y marxismo crítico*. México: Herramienta - Universidad Autónoma de Puebla.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) (2011). *Censo de población 2010*. Aguascalientes, Aguascalientes: INEGI.
- Leff, E. (2003). La ecología política en América Latina. Un campo en construcción. *Polis, Revista de la Universidad Bolivariana*, 1(5), invierno. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30500505>
- Lezama, C. (2012). Temacapulín, la lucha de un pueblo que se resiste a desaparecer. En Tetreaul D., Ochoa H. y Hernández E. (Coords.). *Conflictos socioambientales y alternativas de la sociedad civil*. San Pedro Tlaquepaque, Jalisco: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Mañón, H. (2013, noviembre 27). 10 cosas que debes saber sobre la nueva planta de Nissan en Aguascalientes. *Autocosmos.com*. Disponible en: <http://noticias.autocosmos.com.mx/2013/11/27/10-cosas-que-debes-saber-sobre-la-nueva-planta-de-nissan-en-aguascalientes>
- Martín R. (2015, febrero 28). La resistencia contra El Zapotillo. *Informador.mx*. Disponible en: <http://opinion.informador.com.mx/Columnas/2015/02/28/la-resistencia-contra-el-zapotillo/>
- Martínez Allier, J. (2006). *El ecologismo de los pobres: conflictos ambientales y lenguajes de valoración*. Barcelona, Comunidad de Barcelona: Icaria.
- México. Gobierno Federal (1995). *Programa nacional de desarrollo urbano 1995-2000*. Disponible en: <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/nrm/1/340/default.htm?s=is>
- México. Gobierno Federal (2001). *Programa nacional de desarrollo 2000-2006* Disponible en: <http://www.uaemex.mx/planeacion/InfBasCon/PlanNacionaldeDesarrollo2000-2006.pdf>
- México. Gobierno Federal (2013a). *Plan nacional de desarrollo 2013-2018*. Disponible en: <http://pnd.gob.mx/>
- México. Gobierno Federal (2013b) *Programa nacional de infraestructura 2014-2018*. Disponible en: <http://presidencia.gob.mx/pni/>
- México. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) (2013). *Programa nacional de desarrollo del centro 2014-2018*. Disponible en: http://www.sedatu.gob.mx/sraweb/datastore/programas/2014/PRDCentro/PRDCentro25_04_2014.pdf
- Meza, N. (2014, mayo 30). Los 10 países con mayor producción de autos en el mundo. *Forbes*. Disponible en: <http://www.forbes.com.mx/los-10-paises-con-mayor-produccion-de-autos-en-el-mundo/>
- Navarro, M. (2013). *Luchas por lo común. Antagonismo social contra el renovado cercamiento y despojo*

- capitalista de los bienes naturales en México*. Tesis para obtener el grado de doctorado en sociología. Puebla, Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- O'Connor, James (2001). *Causas naturales, ensayos de marxismo ecológico*. México; D. F.: Siglo XXI.
- Oropeza, P. (2014, diciembre 8). El Bajío, proveedor en crecimiento del sector aeronáutico: Boeing. *El Financiero*. Disponible en: <http://www.elfinanciero.com.mx/bajio/el-bajio-proveedor-en-crecimiento-del-sector-aeronautico-boeing.html>
- Paz, María Fernanda (2012). Deterioro y resistencias, conflictos socioambientales. En Tetreault D., Ochoa H. y Hernández E. (Coords.). *Conflictos socioambientales y alternativas de la sociedad civil*. San Pedro Tlaquepaque, Jalisco: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Pemex Gas y Petroquímica Básica. Comité de Información (Pemex) (2012, diciembre 3). *Resolución CPIGPB-83/2012*. Disponible en: <http://www.gas.pemex.com/NR/rdonlyres/263ED28E-2B8B-4809-ABAA-5B08145B59E5/0/8312.pdf>
- Porto Gonçalves, C. W. (2001). *Geo-grafías: movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad*. México, D. F.: Siglo XXI.
- Prieto S. (2014). Respetan órdenes judiciales y detienen construcción de El Zapotillo. *Informador.mx*. Disponible en: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/541894/6/respetan-ordenes-judiciales-y-detienen-construccion-de-el-zapotillo.htm>
- Stratfor (2013). *Developing Mexico's Bajío Region*. Disponible en: <http://www.stratfor.com/sample/image/developing-mexicos-bajio-region>
- Wallerstein, I. (1988) *El capitalismo histórico*. México, D. F.: Siglo XXI.