

Flujos y redes comerciales del Aeropuerto Internacional de Guadalajara*

Erika Patricia Cárdenas Gómez

Resumen Las investigaciones que en materia de transportación aérea existen en México aún son pocas. Esto se debe, por un lado, a la desatención que sufre este sector pese a ser un medio fundamental en la globalización económica, y, por el otro, a que hay muy poca información estadística y documental, o las dependencias públicas y los grupos aeroportuarios no tienen la información desagregada. En este sentido, el presente artículo intenta contribuir a ampliar el conocimiento en dicho tópico. Para ello se trazan las dinámicas económicas que media o entrelaza el Aeropuerto Internacional de Guadalajara, de este modo se describen e identifican los flujos comerciales, el traslado de pasajeros y las empresas transnacionales que utilizan sus servicios.

PALABRAS CLAVE: aeropuerto de Guadalajara, pasajeros, mercancías

Summary The researches about air transportation in Mexico is still very poor. This owes, on the one hand, to the inattention that has this sector in spite of being a fundamental pieces in the economic globalization, and, as other one, to which there are very little statistical and documentary information to the public dependences and the airport groups management, and it does not have being disintegrated. In this respect, this paper tries to help to extend the knowledge in this topic. For it is analyzes the economic dynamics that the International Airport of Guadalajara happens or interlaces we describe and identify the commercial flows, the passengers' movement and the transnational companies that use his services.

KEYWORDS: airport of Guadalajara, passengers, goods

* Este artículo tiene como base el capítulo quinto de mi tesis para obtener el grado de maestra en Estudios sobre la Región titulada: "El papel del Aeropuerto Internacional de Guadalajara en la integración de la economía de Jalisco al mercado global" que presenté en junio de 2006 en El Colegio de Jalisco. Agradezco a los dictaminadores de la revista *Carta Económica Regional* por sus observaciones y comentarios, así como a Alberto Arellano por su lectura.

En México hay una creciente bibliografía en materia de transportes. Las investigaciones académicas sobre los ferrocarriles, las carreteras y los puertos marítimos así lo demuestran. Sin embargo, en materia de transportación aérea es muy poca la existente en el país, y la que consta se agrupa básicamente en tres grupos: en el primero se abordan las redes comerciales y las rutas aéreas; el segundo conjunto hace una revisión del transporte aéreo circunscrito en una historia panorámica del transporte en México; mientras que en el tercero se estudia y analiza los principales aeropuertos, y particularmente el de la capital del país, así como a los grupos aeroportuarios en general. En este sentido este artículo intenta contribuir a ampliar el conocimiento en este tópico.¹

Pero antes de entrar de lleno al tema, cabe aclarar que durante la década de 1990 imperó la idea de que la privatización, y en particular de la infraestructura aeroportuaria, era urgente y necesaria para lograr el crecimiento económico del país. En este contexto, el Aeropuerto Internacional del Guadalajara (AIG) fue concesionado al Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP). A este grupo empresarial le fueron concesionadas las terminales aéreas de las ciudades de Aguascalientes, la zona del Bajío (León, Guanajuato), Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Los Mochis, Morelia, Mexicali, Puerto Vallarta, San José del Cabo, Tijuana y Manzanillo.²

Es indudable que la concesión trajo consigo una serie de fenómenos que exigen ser analizados, pero los alcances de este artículo son más modestos. El texto intenta saber cuál es la dinámica comercial que media o entrelaza el Aeropuerto Internacional de Guadalajara.³

Para contestar la interrogante, el documento se estructura en tres apartados. El primero describe la industrialización de Jalisco y sus dinámicas socioeconómicas como el contexto del aeropuerto tapatío en tanto objeto de análisis. El segundo pone especial atención en las empresas transnacionales y la industria electrónica como las que, insertadas en los procesos económicos globales, utilizan mayormente la transportación aérea. Esto conduce al tercer punto que consiste en identificar y trazar las redes de las mercancías y el flujo de pasajeros. El periodo de estudio en estos tres apartados

- 1 Véanse por ejemplo a Jauregui (2004), Serrano Martínez (2002, pp. 137-164), Portales Rodríguez (2001), Clavijo y Valdivieso (2000), García Falcón (1996), Chías y Pavón (1996), Enríquez de Dios (1994), García y Valdez (1986), Ortega Alcocer (1989), Segui y Petrus (1986), Bonavia (194), Cortez (1996), Rico Galeana (2008, 2006 y 2002).
- 2 El 9 de febrero de 1998 se publicaron en el *Diario Oficial de la Federación* los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano. Y el 25 de febrero de 1999 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lanzó la convocatoria para licitar en paquete los aeropuertos del Pacífico cuyo concesionario se sabría a más tardar el 5 de agosto de ese mismo año. Diversos grupos de inversionistas locales y extranjeros mostraron interés en adquirir el aeropuerto. Pero la licitación la obtuvo Aeropuertos Mexicanos de Pacífico, AENA, Aeropuertos del Pacífico Ángeles, Inversora del Noroeste, Grupo Dragados y Grupo Empresarial Ángeles por haber hecho, según las autoridades, la oferta financiera más alta. Esto según el numeral 8 de la licitación publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 25 de febrero de 1999 y así lo declaró el Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano y la Comisión Intersecretarial de Desincorporación.
- 3 El Aeropuerto Internacional "Miguel Hidalgo" se ubica al sur de la ciudad de Guadalajara a una distancia de 25 kilómetros en la carretera Guadalajara-Chapala. Fue inaugurado oficialmente el 1 de marzo de 1951 con el nombre de Aeropuerto Civil de Guadalajara.

abarca la década de 1990 y la primera del siglo XXI. Además, el valor de este documento radica en el punto de mostrar, analizar y sistematizar evidencia empírica de la transportación aérea, hasta donde sea posible, en los que participa la terminal tapatía.⁴

Con ella se identifican y trazan las dinámicas económicas de Jalisco, y concretamente de la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) y la región centro, de la que forma parte.⁵

Esta idea me ha llevado a sostener en una investigación más amplia que el AIG es un elemento de conexión entre la economía de Jalisco y la global, al vincular procesos productivos locales y regionales con los grandes centros de producción y de consumo internacionales (véase Cárdenas, 2006). En este marco, el aeropuerto generó nuevas dinámicas económicas en la entidad, y particularmente en el territorio donde se asienta su capital, al abrirse nuevas oportunidades e imponer nuevos retos a los diversos actores económicos y a la sociedad en general.

Una mirada general a las dinámicas económicas de Jalisco

Carlos Alba (1990, p. 446) señaló que uno de los factores que influyeron en el crecimiento y centralización de Guadalajara en el siglo XX fue el crecimiento demográfico del área de influencia de la capital jalisciense. De igual modo, menciona que la modernización de las comunicaciones, especialmente el ferrocarril del Pacífico a Guadalajara poco antes de los años de 1930, la pavimentación de los ejes carreteros en la década de 1940, la vinculación con la costa en los años de 1950 y la creación del aeropuerto internacional "Miguel Hidalgo" que fue un factor adicional para la concentración de la industria, explican la naturaleza y el dinamismo económico y social de la capital tapatía en el siglo pasado.

Fue así que a comienzos de los años de 1950 había 3 mil 669 industrias en Jalisco; de las cuales poco menos de la mitad se ubicaba en Guadalajara. En ella la producción más importante estaba en las ramas de alimentos, calzado, prendas de vestir, muebles y artefactos metálicos, entre otros. El promisorio desarrollo industrial y comercial de Jalisco de esos años, atrajo el establecimiento y consolidación de empresas como la Empacadora de Jalisco, Productos Corona, Melder, Compañía Vidriera de Guadalajara, Cementos Guadalajara, Nibco de México, Laboratorios Pisa y Laboratorios Sophia (Arias, 1999, p. 104).

Pero a partir de la apertura comercial en 1985, la industrialización de Jalisco se caracterizó por el cierre de un gran número de pequeñas empresas al enfrentarse a una fuerte competencia con

4 La información se obtuvo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Grupo Aeroportuario del Pacífico y otras fuentes. Cuando se intentó precisar y desagregar la información, sobre todo la de las mercancías, las mismas autoridades y el grupo privado dijeron no contar con ella.

5 En este documento se entiende por Zona Metropolitana de Guadalajara el territorio integrado por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá. La región centro, por su parte —y que resultó del diseño de planeación del entonces gobernador de Jalisco Alberto Cárdenas— comprende, además de los municipios anteriores, El Salto, Tlajomulco de Zúñiga, Zapotlanejo, Juanacatlán, Acatlán de Juárez, Villa Corona, Ixtlahuacán de los Membrillos, Ixtlahuacán del Río, Cuquío y San Cristóbal de la Barranca.

productos extranjeros, y también porque el gobierno dejó de apoyar a muchas de ellas. Ante este escenario la entidad pudo avanzar en su crecimiento económico gracias a que contó con diversos factores que le permitieron seguir atrayendo inversión extranjera, a saber:

- Su ubicación geográfica permite una gran posibilidad de intercambio con los países del Pacífico y Norteamérica.
- La ZMG es uno de los polos comercial y de servicios más importantes del país.
- Ocupa el primer lugar en la producción de maíz, y destaca la actividad agrícola.
- Cuenta con una larga trayectoria en industrias tradicionales como: la alimentaria, del calzado y la textil.
- Tiene un amplio potencial turístico.
- Existe una elevada oferta educativa en los niveles medio y superior.
- Una eficiente infraestructura de comunicaciones y transporte (Román et al., 2004, p. 32).

Jalisco siguió así a algunas dinámicas globales, con sus altas y bajas. La economía de la entidad está muy vinculada a la globalización económica. Y una forma de observarlo es mediante el comportamiento del Producto Interno Bruto (PIB) estatal. No obstante, los detractores del modelo y las estrategias económicas en la entidad han señalado que Jalisco no ha podido emular los niveles de participación en el PIB nacional que tenía en la década de 1970. Baste lo siguiente como ejemplo, si en 1970 generaba 7.2 por ciento del PIB nacional, éste descendió a 6.2 en el año 2006 (véase cuadro 1). Una de las razones de esta caída es que la economía de Jalisco tiene problemas estructurales de fondo, entre ellos la falta de competitividad y la alta dependencia del mercado estadounidense. Los especialistas son más enfáticos cuando indican que Jalisco no ha sabido aprovechar sus ventajas en el contexto de la apertura comercial.

CUADRO 1. Producto Interno Bruto, 1970-2006 (miles de pesos corrientes)

Año	Total nacional	Porcentaje	Jalisco	Porcentaje
1970	444,271	100	31,683	7.1
1975	1'100,050	100	77,108	7.0
1980	4'276,490	100	280,803	6.6
1985	47'391,702	100	3'157,465	6.7
1988	390'451,299	100	26'643,416	6.8
1993	1,127'584,133	100	74'206,802	6.6
2003*	1,508'240,009	100	95'658,844	6.3
2004*	1,570'126,305	100	100'187,668	6.3
2005*	1,613'526,995	100	102'395,899	6.3
2006*	1,691'168,729	100	105'868,073	6.2
2007*	41'519,134		SD	SD

*Los datos a partir del año 2003 fueron tomados de Seijal (Sistema Estatal de Información Jalisco).

SD: sin dato.

Fuente: INEGI (1996) *Sistema de cuentas nacionales de México*. México: INEGI, p. 3.

Por otro lado, es necesario puntualizar que en el periodo de 1993 a 2006 el comportamiento del PIB fue vacilante. En algunos años la Tasa de Crecimiento Anual (TCA) resultó ser positiva mientras que para en otros años no. Pero lo más significativo fue la fuerte caída de la misma a partir de 1999, llegando incluso a 0 por ciento en 2003 (cuadro 2).

CUADRO 2. Jalisco: Producto Interno Bruto, 1993-2006 (miles de pesos a precios de 1993)

Año	PIB	TCA
1993	75'815,855	
1994	78'245,706	3.2%
1995	72'254,406	-7.6%
1996	75'531,417	4.5%
1997	80'212,543	6.1%
1998	86'371,981	7.6%
1999	90'029,132	4.2%
2000	94'957,097	5.4%
2001	95'357,595	0.4%
2002	95'672,580	0.3%
2003	95'658,844	-0.0%
2004	100'187,668	4.7%
2005	102'395,899	2.2%
2006	105'868,073	3.3%
2007	SD	SD
2008	SD	SD

SD: sin dato.

Fuente: Seijal. Pocket. Jalisco: Gobierno del Estado de Jalisco, 2007. Disponible en: <http://seijal.jalisco.gob.mx>.

Respecto a las exportaciones e importaciones de Jalisco, se observó que en la mayoría de los años existía un déficit comercial. Las compras de la entidad eran mayores que las ventas. Más aún, en el cuadro 3 se puede apreciar como en el periodo 2000-2007, con excepción del año 2003, Jalisco tuvo un déficit comercial.

CUADRO 3. Jalisco: Comercio exterior, 2000-2007 (millones de dólares)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Importaciones	16,148	17,217	17,684	14,160	18,741	21,718	24,270	33,937
Exportaciones	14,140	15,662	16,248	14,365	14,761	15,966	18,545	27,062

Fuente: Elaboración propia con base en el sexto informe de gobierno (años 2000-2005); y "Esperan aumento de 15% en exportaciones de la entidad". *La Jornada Jalisco*. Guadalajara, 7 de marzo de 2008 (años 2006-2007).

Sobre las exportaciones se puede decir que el sector con mayores dividendos absolutos en la primera mitad del siglo XXI fue el manufacturero. Sobre todo el vinculado al de la exportación de máquinas, aparatos y material eléctrico (cuadro 4).

CUADRO 4. Jalisco: principales sectores exportadores, 2000-2006 (millones de dólares)

Sección	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Sección III	4,573	2,753	3,012	5,783	20,440	25,592	31,739
Sección IV	537,944	519,692	697,053	815,019	875,592	1'211,143	1'172,749
Sección VI	473,056	338,671	334,554	345,163	381,701	1'274,263	1'282,406
Sección X	1'528,756	2'191,463	2'192,908	2'822,195	39,286	39,446	23,677
Sección XVI	9'860,339	10'529,456	9'975,805	7'872,116	10'250,938	9'708,488	11'933,374

Sección III: Grasas y aceites animales o vegetales.

Sección IV: Alimentos, bebidas y tabaco.

Sección X: Productos de madera, papel y celulosas.

Sección XVI: Máquinas, aparatos y material eléctrico.

Fuente: Seijal. *Exportaciones*. Jalisco: Gobierno del Estado de Jalisco, 2008.

La evidencia mostrada nos obligaría a dar cuenta de las estadísticas de los años de 2007, 2008 y 2009, pero no cabría duda que el comportamiento económico de Jalisco es dúctil y en la mayoría de los casos de contrariedades, máxime en un entorno de crisis mundial como el que se dio recientemente. Sin embargo, es importante destacar que la economía jalisciense tuvo un auge en el periodo que va de 1995 al 2000.

Si en la década de 1990 Jalisco se convirtió rápidamente en un importante receptor de inversión extranjera a nivel nacional, este proceso no estuvo exento de altibajos. Así como ha habido años muy favorables, hubo otros que no lo fueron. Lo anterior se ilustra mejor al analizar la TCA de la inversión extranjera, donde hubo años con decrementos sustanciales (como 2001 y 2002), así como incrementos significativos en el mismo periodo. Este fenómeno se presentó por los vaivenes de la economía internacional, asimismo por la fuerte competencia que enfrenta Jalisco por atraer inversión del exterior a nivel nacional e internacional.

CUADRO 5. Inversión extranjera en Jalisco, 2001-2008

Año	Millones de dólares	TCA %
2001	485.3	
2002	273.1	-43.7%
2003	338.3	23.8%
2004	514.6	52.2%
2005	1,231.6	139.3%
2006	630.1	-48.8%
2007	307.5	-51.1%
2008	-50.5	-83.5%

Fuente: Seijal. Jalisco en el entorno. Gobierno del Estado de Jalisco, 2008.

Cabe mencionar que los incentivos por los cuales la Inversión Extranjera Directa (IED) llegaba a la ZMG eran las exenciones fiscales, créditos blandos, servicios urbanos e industriales y comunicaciones que incluyen la cercanía del Aeropuerto Internacional “Miguel Hidalgo” (Palacios, 1997, p. 73). Pese a las inconsistencias macroeconómicas en la región central de Jalisco, donde se asientan los municipios metropolitanos, lo que también impulsa la IED es la existencia de diversos parques industriales. Éstos facilitaron, en tanto infraestructura, los procesos de inserción global vía la instalación de empresas maquiladoras.⁶

El auge y florecimiento de esta estrategia se dio en la década de 1990 y fue la expresión más clara y abierta del nuevo proceso de industrialización que siguió el estado. Cabe señalar que las primeras empresas maquiladoras que se instalaron en la cercanía de Guadalajara fueron Burroughs y Motorola en la década de 1970, pero es a partir de 1994 cuando se puede apreciar un *boom* en la instalación de grades transnacionales en el estado. Al respecto, Jorge Regalado (2005) señala que en 1985 había en Jalisco 185 empresas extranjeras, una década después aumentaron a 469 y en 2003 el número de corporaciones transnacionales registradas en Jalisco ascendió a mil 550.

Lo anterior fue la expresión más obvia del potencial e infraestructura en comunicaciones de la región central de Jalisco para insertarse en el flujo económico mundial de manera eficiente. De ahí los crecientes esfuerzos de los gobiernos federal y estatal por ampliar las relaciones económicas con los países de Asia-Pacífico, además de Estados Unidos y Canadá. Ello obedeció a su ubicación privilegiada, pues se encontraba en el vértice de las comunicaciones terrestres y aéreas que unían al norte, noroeste y centro del país.

Recapitulando, si bien es cierto que las empresas se instalaron por las dinámicas económicas e históricas de Guadalajara, podría decirse que las empresas transnacionales consideraron en sus estrategias de inversión consideraron el hecho de que en la región existía infraestructura vinculada con procesos de producción más globalizados y en específico con la generación de productos vinculados con las tecnologías de la información. Desde esta consideración la existencia de una terminal aérea pudo ser un factor clave en la decisión de inversión de las empresas transnacionales. Empero antes de detallar esta vinculación, es necesario describir la forma como se instalaron diversas empresas transnacionales en la ZMG.

6 Las maquiladoras se instalaron en parques y corredores industriales que en términos generales se pueden entender como áreas planeadas para promover el establecimiento de industrias mediante la dotación anticipada de infraestructura, naves, servicios comunes y operan bajo una administración permanente. Entre los parques industriales ubicados en la ZMG están, por ejemplo, Los Belenes y el Parque Industrial de Guadalajara. Este último inició su construcción en 1986 y desde un principio estuvo orientado a la producción de partes electrónicas para la industria de la computación, aprovechando la localización cercana de IBM (Garza, 1999, pp. 45 y 337).

Las empresas transnacionales y la industria electrónica

La llegada de empresas transnacionales a la ZMG comenzó en 1962 con el establecimiento de Siemens, empresa alemana que en ese entonces producía motores eléctricos. En 1968 el gobierno implementó el Programa de Importación Temporal para la Exportación (Pitex) y posteriormente el régimen de maquiladora. Fue así como las corporaciones transnacionales Burroughs y Motorola consideraron este elemento para su localización en Guadalajara.

Cabe señalar que las empresas extranjeras de las ramas manufactureras se instalaron tanto en el periodo de sustitución de importaciones como en la apertura comercial. Pero entre ambas hay diferencias sustanciales. Las primeras recibieron un trato preferencial bajo el Programa de Importaciones Temporal para la Exportación, en tanto que a las segundas les resultó más conveniente importar sus insumos o bien operar bajo el régimen de maquiladoras (Palacios, 1992, pp. 11-12). Y en el contexto de la apertura comercial, los gobiernos federal y estatal otorgaron estímulos a las empresas que deseaban instalarse en la entidad.⁷

A la par que se daba la apertura comercial, las empresas decidieron trasladar parte de sus procesos productivos a determinados territorios de los países subdesarrollados que podría darles cabida. Este dinamismo llevó a considerar a la Región 12 como el Valle del Silicio Latinoamericano. Sin embargo, habría que matizar esta afirmación publicitaria, pues desafortunadamente la tecnología que se utiliza en este parque industrial proviene del exterior debido a que localmente se padece la ausencia de investigación tecnológica (Palacios, 1997).⁸

También las actividades que realizaban los empleados de la industria electrónica se limitaban al ensamblaje y había poca integración de las micro y pequeñas empresas con el sector electrónico y el capital de dichas empresas. La apertura comercial de 1998, en donde se eliminaron 50 por ciento de los aranceles para equipo telefónico, televisores y computadoras y la totalidad de los aranceles de importación que fueron suprimidos en el año 2003, provocó que la industria electrónica nacional exportara alrededor de 20 mil millones de dólares en ese año (Palacios, 1992, p. 25).

La eliminación de los aranceles hizo que la región centro concentrara un número significativo de las principales empresas diseñadoras, productoras y distribuidoras de computadoras y partes electrónicas en el mundo: IBM, NEC, Motorola, Siemens, Philipps, Compaq, Hewlett Packard, etcétera. Además, la gran mayoría de estas empresas operaban como maquiladoras de exportación, que

7 Por ejemplo, desde mediados de la década de 1980 las inversiones extranjeras han sido permitidas prácticamente en todos los sectores. Además las empresas pueden tener una participación de 100 por ciento de capital extranjero. La empresa IBM en Jalisco supo aprovechar estas facilidades. Gracias a la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) se intensificó la inversión extranjera.

8 Juan José Palacios (1997) nos da un rastro de cómo el impacto se dio de manera significativa. En el *boom* electrónico, y a los pocos años de la apertura comercial, la industria electrónica de Jalisco empleaba en 1997 a más de 100 mil personas y generaba exportaciones por alrededor de 3 mil 500 millones de dólares.

a su vez trajeron una serie de empresas subcontratistas tanto nacionales o con coinversión nacional como Compuworld, Yamaver, Phoenix Internacional (Palacios, 1992, p. 25).

Pero es necesario precisar que las empresas que importaban y exportaban sus productos por medio del Aeropuerto Internacional de Guadalajara eran: Arrow, Laboratorios Sophia, Novacel, Sach Boge, SCI, Siemens, Solectron, Span de México, Triquests, USI, IBM, Pemstar, Honda, Molex, Trasca Cat, Flextronics, Nissan, Kodak, Texas Instruments, Nike y Jabil Circuit. También es importante enfatizar que el sector electrónico no sólo generaba exportaciones, empleos e insumos para otros sectores sino que también reproducía una demanda a su alrededor.⁹

Empresas como IBM, Hewlett Packard, Motorola, NEC y Siemens, entre otras, emprendieron la búsqueda y el desarrollo de proveedores de productos y procesos, debido a que la importación de algunos insumos resultaba demasiado costosa. Los productos como el empaque y ciertos bienes resultantes de la inyección de plástico no podían ser importados masivamente debido a su volumen, por lo que las empresas recurrieron a la subcontratación.¹⁰

En este marco la industria electrónica de Jalisco produjo principalmente cables, teléfonos, conductores, computadoras, subensambles, *software*, impresoras, celulares, bobinas, teclados, máquinas, contestadoras y películas fotográficas. Y el hecho de que la industria electrónica siguiera con una carrera ascendente significaba retos para los involucrados pero para lograrlo se requería infraestructura, seguridad e incentivos fiscales. En el cuadro 6 se asientan los principales productos y destinos comerciales de las mercancías producidas por las empresas de la industria electrónica instaladas en Jalisco.

Respecto a la interrogante sobre si Guadalajara sería el valle del silicio mexicano, diversos especialistas nos dicen que se asemeja más bien a una zona industrial para la exportación, es decir, que la capital tapatía es un área que designó el gobierno para la construcción de complejos industriales orientados a la utilización intensiva de la mano de obra local (Palacios, 2000 y 1997).¹¹

De ahí que la crítica fundamental a este proceso de contratación recayera en que las empresas transnacionales se deslindaban de responsabilidades laborales en perjuicio de los trabajadores, y quienes en su necesidad de emplearse eran incapaces de exigir sus derechos. Sin duda alguna, la subcontratación fue uno de los aspectos negativos que trajo consigo el actual modelo de integración de la economía de Jalisco al mercado global. El problema es muy complejo pero en este punto

9 Por mencionar un ejemplo, en 1997 la demanda fue de mil millones de dólares en insumos importados. Parte de esta demanda había sido indirecta (587 millones de dólares en servicios de personal, impresión, transportación, etc.); el resto fue de insumos como PCB (circuitos impresos), inyección de plásticos, partes metálicas y semiconductores (Dussel, 1999, p. 33).

10 Por ejemplo, en 1993 IBM diseñó el esquema de subcontratación Jetway. La idea básica de este esquema consiste en que los proveedores se instalen físicamente en la planta de IBM para proveer en tiempo real los componentes, partes y/o servicios. Los proveedores cuentan con almacenes pequeños fuera de la planta principal, pero con acceso directo a las líneas de producción, así como con un inventario propio.

11 Sobre este fenómeno Raquel Partida (2001, p. 101) señaló que el trabajo subcontratado en Jalisco en el año 2001 fue alrededor de 60,000 empleos. De cada diez empresas, al parecer de la industria manufacturera de la entidad, siete reclutaron a sus trabajadores por medio de las empresas subcontratistas, conocidas como agencias de colocación.

CUADRO 6. Productos especializados en la industria electrónica de la ZMG y el destino de exportación

Empresa	Producto	Sector	Destino
1. IBM	Computadoras, cabeza y brazo lector de discos y tarjetas	Computadoras	Canadá, EU, Chile, Argentina, Alemania, Venezuela, Taiwán y Reino Unido.
2. SCI Systems	Partes para computadora, computadoras, circuitos y partes para circuitos	Computadoras	EU, Japón, Francia, Puerto Rico, Irlanda, Corea del Norte, Filipinas, y Malasia
3. Motorola	Diodos, semiconductores, transistores y circuitos integrados	Semiconductores y teléfonos	EU, Brasil, Francia, Corea del Norte y Japón
4. Lucent Technologies	Contestadoras telefónicas y teléfonos	Teléfonos	Canadá y EU
5. Teleindustrias Ericson	Aparatos, sistemas y redes de telecomunicación.	Teléfonos y telecomunicaciones	Salvador, Guatemala, Honduras, Paraguay, Panamá y Curazao
6. Electrónica Pantera (JPM)	Cables y arneses para computadoras y telecomunicaciones	Computadoras y telecomunicaciones	EU, Italia, España, Costa Rica, Brasil, Argentina, Francia y Australia
7. Molex de México	Arneses, adaptadores, cables y conectores	Computadoras	Canadá, EU, Francia, Irlanda y Malasia
8. Cumex Electronics	Tarjetas con circuito impreso	Computadoras	EU
9. Compubur	Fuentes de poder	Computadoras	ND
10. Tecnologías NEC	Teléfonos celulares y radiolocalizadores	Teléfonos	EU
11. Sistemas Avanzados en Telecomunicaciones	Modulador, receptor de satélite y procesadores de canal de modulador	Telecomunicaciones	Costa Rica, Brasil, Argentina, Chile, Colombia y Venezuela
12. Sistemas Digitales de Telefonía	Teléfonos y cables conectados	Teléfonos	EU y Costa Rica
13. Compu-world	Componentes para disco duro	Computadoras	Canadá, EU y Brasil
14. Madril de México	Baterías para teléfono celular	Teléfonos	EU y Costa Rica
15. Multitech de México	Arneses para cables y ensambles	ND	EU
16. Siemens	Controladores electrónicos, pantallas y reloj digital	ND	EU, Canadá, Alemania, Bélgica, España y Países Bajos
17. AT&T	Teléfonos	Teléfonos	EU
18. Mitel de México	Conmutadores telefónicos	Teléfonos	Centroamérica y el Caribe
19. Solecron	Tarjetas de circuitos impresos	Computadoras	EU
20. NatSteel	Tarjetas madre	Computadoras	EU y Europa

Fuente: Hernández Pérez, 2004, p. 45.

hay que rescatar el hecho de que la mano de obra utilizada en la producción es femenina (Gabayet, 2006, p. 43).¹²

Es cierto que la industria electrónica fue importante para el crecimiento de la economía de Jalisco pero éste no trajo desarrollo a la entidad. Y más allá de clarificar este problema o entrar al debate, en este proceso de integración económica incompleto, marginal, segmentado o periférico del que forma parte Jalisco, es importante hacer notar que el AIG sirvió como un instrumento de conexión de ciertos procesos. Concretamente al unir procesos productivos locales con el mercado global.

En este marco la importancia del AIG por su dinámica económica, además del servicio que daba a 450 mil pasajeros mensuales dentro del país y al extranjero, permitió el establecimiento de flujos de movilidad e interconexión comercial en los procesos globales. Principalmente en los campos de la comunicación y los transportes.

Los flujos y las redes comerciales que media la terminal aérea

Antes de comenzar con el siguiente apartado es importante señalar qué se entiende por redes. Este concepto-metáfora fue utilizado por primera vez en el campo de la antropología cuando el estudioso Barnes señaló que se podía analizar a la sociedad como una red compleja de relaciones, en la cual interactúan los individuos a través de lazos de amistad o parentesco. Pero es quizá con la escuela de Manchester encabezada por Max Gluckman con quien se identifica la teoría de redes en el campo de las ciencias sociales (Martínez, s/f. p. 21).

Pero en el campo de la economía el concepto de redes, y en menor medida el de flujos, se usa en los estudios o análisis de los procesos de reestructuración económica y la reorganización de las grandes empresas. Con ambos términos se intenta dar cuenta cómo una casa matriz instalada en los países desarrollados se vincula y relaciona, por medio de los procesos productivos, con otras sucursales generalmente instaladas en países pobres y con abundante mano de obra y los medios de transporte necesarios.¹³

-
- 12 Luisa Gabayet (2006, p. 46) refiere que la mano de obra en la producción en esta industria es básicamente femenina. También señala que las mujeres desconocían que pertenecían a un sindicato y mucho menos se percataban de que éste defendiera sus derechos laborales. La autora resaltó que los contratos de estas trabajadoras se renovaban periódicamente por lo que no contaban con el derecho de antigüedad y que a partir de los 35 años ya no eran recontratadas. Resaltó además que los problemas de la dualidad de roles producción/reproducción de las mujeres traían problemas como el hecho de sacrificar la atención de sus hijos y familia. Sobre las agencias de colocación, destaca lo siguiente: "La agencia de contratación asume la relación laboral con los obreros, los recluta, evalúa, selecciona, contrata, administra la nómina, se encarga de negociar con el sindicato, es decir se convierte en el patrón". Estas agencias de empleo han proliferado para proveer de mano de obra, con el fin de optimizar los recursos, ya que la empresa desea evitarse la creación y operación de un departamento de recursos humanos.
- 13 Para un mejor análisis de este fenómeno véase a Frobels, Heinrichs y Kreye, 1981; y Castells, 1999, vol. 1.

Pero en el escenario de la globalización económica “las redes productivas se desdoblaron en redes de comunicaciones y transportes, pero principalmente se manifiestan como redes territoriales donde determinados nodos o lugares específicos se insertan a la producción global, en tanto que grandes extensiones quedan al margen de ellas” (Martner, 1999, p. 166).

En este sentido, por medio del AIG se pueden indagar las redes productivas y flujos comerciales de la región centro en la producción global. Esto se logra con observar las redes comerciales por medio del comercio de mercancías y el flujo de pasajeros.

Así cuando la capital jalisciense ha sido el lugar de origen de las mercancías que se transportan por vía aérea en el ámbito nacional, éstas se concentran con la ciudad de México. Por ejemplo, en el año de 2008 tuvo un intercambio de 14 mil 997 toneladas. Le siguieron las ciudades de Tijuana con 785 toneladas, San Luis Potosí con 494, San José del Cabo con 417 y Mexicali con 264 toneladas (véase cuadro 7).

CUADRO 7. Carga con origen en el Aeropuerto Internacional de Guadalajara en toneladas. Ámbito nacional (2008)

Origen	Destino	Carga (ton)
Guadalajara	México	14,997
Guadalajara	Tijuana	785
Guadalajara	San Luis Potosí	494
Guadalajara	San José del Cabo	417
Guadalajara	Mexicali	264

Fuente: Registro de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCT.

En contraparte, cuando la terminal tapatía era el lugar de destino en las relaciones comerciales nacionales, éstas se concentraban también con la Ciudad de México. Fue así que en el año de 2008 Guadalajara recibió 13 mil 544 toneladas en mercancías de la capital del país, lo que representó un intercambio comercial a su favor. Le siguió en segundo lugar la ciudad de San Luis Potosí con 876 toneladas, Tijuana con 866 toneladas, Monterrey con 568 y Toluca con 227 toneladas (cuadro 8).

CUADRO 8. Carga con destino al Aeropuerto Internacional de Guadalajara en toneladas. Ámbito doméstico (año 2008)

Origen	Destino	Carga (ton)
México	Guadalajara	13,544
San Luis Potosí	Guadalajara	876
Tijuana	Guadalajara	866
Monterrey	Guadalajara	568
Toluca	Guadalajara	227

Fuente: Registros de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCT.

Por otro lado, cuando la terminal tapatía fue lugar de origen en el ámbito internacional sus relaciones comerciales fueron más voluminosas con el exterior. Éstas se concentraron con las ciudades estadounidenses de Los Ángeles y Memphis. Con la primera ciudad intercambian 17 mil 815 toneladas y con la segunda 12 mil 899. Le siguieron la ciudad de París, Francia, con 5 mil 873 toneladas; las ciudades de Louisville y Huntsville, ambas de Estados Unidos, con un intercambio de 4 mil 906 y 3 mil 995 toneladas respectivamente (cuadro 9).

CUADRO 9. Carga con origen en el Aeropuerto Internacional de Guadalajara en toneladas. Ámbito internacional (2008)

Origen	Destino	Carga (ton)
Guadalajara	Los Ángeles	17,185
Guadalajara	Memphis	12,899
Guadalajara	París	5,873
Guadalajara	Louisville	4,906
Guadalajara	Huntsville	3,995

Fuente: Registros de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la sct.

Cuando el aeropuerto tapatío fue el lugar de destino en las relaciones comerciales éste tuvo un saldo comercial negativo. Sus intercambios se concentraron de nueva cuenta con las ciudades de Los Ángeles y Memphis. De la primera ciudad recibió 23 mil 148 toneladas de mercancías, en tanto que de la segunda 10 mil 773. Sin embargo, hay un giro respecto a las ciudades que se mencionaron anteriormente. En el caso de las exportaciones, el aeropuerto tapatío recibía mercancías de las ciudades norteamericanas de San Antonio y Wilmington la cantidad de 3 mil 596 y mil 993 toneladas, respectivamente. Resalta el caso de que se recibían mil 642 toneladas de la ciudad colombiana de Guayaquil (cuadro 10).¹⁴

CUADRO 10. Carga con destino al Aeropuerto Internacional de Guadalajara en toneladas. Ámbito internacional (2008)

Origen	Destino	Carga (ton)
Los Ángeles	Guadalajara	23,148
Memphis	Guadalajara	10,773
San Antonio	Guadalajara	3,596
Wilmington	Guadalajara	1,993
Guayaquil	Guadalajara	1,642

Fuente: Registros de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la sct.

14 En Memphis y Louisville se encuentran las sedes de empresas de paquetería como Fedex y UPS. Las mercancías se mandan a las empresas matrices para que desde ahí se distribuyeran a otros lugares del mundo.

Por otro lado, el comportamiento de la carga del aeropuerto entre los años de 1992 a 2005 arroja algunos datos significativos. El primero es que en el ámbito nacional aumentó. Pasó de 13 mil 980 a las 56 mil 451 toneladas. Si acaso tuvo una baja significativa en los años 2000-2003 como resultado de la crisis mundial. En el ámbito internacional la carga aumentó desde el año de 1994 al pasar de 28 mil 979 toneladas a las 156 mil 108. El incremento se intensificó después de la entrada en vigor del TLCAN, teniendo sólo en 1998 un baja significativa (véase cuadro 11).

CUADRO 11. Comportamiento de la carga doméstica e internacional del AIG (1992-2005)

Año	Carga doméstica	Carga internacional	Total
1992	13,980	10,099	24,079
1993	13,805	5,449	19,255
1994	14,104	14,874	28,979
1995	16,219	15,577	31,795
1996	18,351	26,927	45,257
1997	19,156	43,965	63,120
1998	20,347	28,621	48,968
1999	20,980	53,120	74,101
2000	16,742	68,715	85,457
2001	14,431	68,869	83,301
2002	14,173	82,586	96,759
2003	25,960	88,173	114,132
2004	42,662	107,460	150,122
2005	56,451	99,658	156,108

Fuente: Rico (2006, p. 39).

La importancia del aeropuerto tapatío en la aviación comercial en el país quedó asentada al ser el segundo. Después del de la Ciudad México y arriba del de Monterrey (cuadro 12).

Pero, ¿cuál es la importancia del Aeropuerto Internacional de Guadalajara en las dinámicas comerciales de Jalisco? Esto lo podremos saber si vemos los millones de dólares que ingresan o salen por esta terminal.

La terminal aérea tapatía es fundamental porque esta vía ocupa el segundo lugar en el valor del traslado de mercancías. Sólo por debajo de la vía carretera, y encima del carretero-ferroviario y el marítimo. En los años de 2000 a 2008 en la terminal aérea los movimientos en exportaciones fueron como se detalla a continuación: en el año 2000 fueron 5 mil millones 454 mil dólares; en 2001, 5 mil millones 541 de dólares; en 2002, 4 mil millones 308 mil dólares; en 2003, 2 mil millones 296 mil dólares; en 2004, 3 mil millones 200 mil dólares; en 2005, 3 mil millones 463 mil; en 2006, 3 mil millones 717 mil dólares; en 2006, 4 mil millones 636 mil de dólares; en 2007, 4 mil millones 438 mil dólares; y en 2008 5 mil millones 662 mil dólares (cuadro 13).

CUADRO 12. Operaciones atendidas en la aviación comercial (1989-2004)

Año	Aeropuerto		
	México	Guadalajara	Monterrey
1989	115,798	51,936	16,726
1990	137,774	61,104	22,882
1991	172,358	74,452	34,019
1992	227,767	89,117	38,393
1993	243,188	144,904	44,962
1994	289,223	119,469	71,107
1995	242,680	111,221	71,030
1996	227,260	109,665	72,922
1997	237,980	110,719	77,141
1998	265,399	109,188	81,777
1999	275,950	109,621	86,809
2000	272,654	106,498	89,826
2001	272,966	103,898	86,625
2002	286,829	103,568	81,010
2003	288,436	107,747	82,286
2004	295,459	107,005	93,081

Nota: en la fuente se señala que las operaciones atendidas en la aviación comercial corresponden al número de operaciones registradas por aeropuerto de la red aeroportuaria administrada por los Grupos Aeroportuarios y Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Estadísticas. México: 2005. Disponible en: <http://www.sct.com.mx>.

CUADRO 13. Exportaciones de Jalisco, de acuerdo al medio de transporte de salida del país, 2000-2008 (millones de dólares)

Medio de transporte de salida del país	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Marítimo	825	794	754	715	1,003	1,463	1,660	2,992	3,602
Ferroviario de doble estiba	0	0.251	0.014	0	7	7	24	21	54
Carretero-ferroviario	1,025	251	0.126	0.107	0	0.018	0	0.142	0.004
Aéreo	5,454	5,451	4,308	2,296	3,200	3,463	3,717	4,636	5,662
Postal	0.001	0	0	0	0	0	0	0.004	0
Ferroviario	52	162	458	497	412	381	461	809	1,166
Carretero	7,629	9,209	10,643	10,801	10,140	10,615	12,267	17,175	16,422
Tubería	0.19	0.007	0.099	0.028	0.357	0	0	0	0
No específico	0	0.856	0.064	0	1	0.136	408	1,404	1,328
Ferroviario-carretero	175	42	82	53	0.493	1	5	23	29
(Blank)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.051
Total	14,140	15,662	16,248	14,364	14,766	15,933	18,545	27,062	28,266

Fuente: Información proporcionada por Sejal.

En las importaciones las cantidades fueron similares. Pero en este caso la vía aérea fue la segunda. En el año de 2000 se importaron 5 mil millones 634 mil dólares; en el año 2001, 5 mil millones 392 de dólares; en 2002, 4 mil millones 779 mil dólares; en el año 2003, 3 mil millones 16 mil dólares; en 2004, fueron 5 mil millones 490 mil dólares; en el año 2005, 5 mil millones 531 mil; en 2006, 6 mil millones 36 mil dólares; en el año 2006, 6 mil millones 36 mil de dólares; en 2007, 6 mil millones 652 mil dólares; y en 2008 6 mil millones 577 mil dólares (cuadro 14).

CUADRO 14. Importaciones de Jalisco, de acuerdo al medio de transporte de salida del país, 2000-2008. Miles de dólares.

Medio de transporte de salida del país	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Marítimo	2,268	2,479	2,857	3,099	3,264	4,648	4,976	8,434	9,354
Ferrovionario de doble estiba	0	5	2	0.255	10	12	26	14	18
Carretero-ferrovionario	2	3	4	1	0	0.062	.550	.304	0.086
Aéreo	5,634	5,392	4,779	3,016	5,490	5,531	6,036	6,652	6,577
Postal	0.013	0.054	0.125	0.028	0	0	0.004	0.007	0.001
Ferrovionario	747	906	988	1,135	1,023	1,550	1,723	2,553	3,051
Carretero	7,479	7,709	8,151	6,509	8,567	9,274	10,449	13,148	13,974
Tubería	0.173	0.004	0	0	0	0	0	0	0
Otros	10	108	166	107	208	220	257	985	1,624
No específico	6	611	732	289	176	227	800	2,149	2,476
(Blank)	0	0	0	0	0	0	0	0	118
Total	16,148	17,217	17,684	14,160	18,741	21,465	24,270	33,937	37,197

Fuente: Información proporcionada por Seijal.

Finalmente en cuanto a las importaciones que ingresaron al estado por la vía aérea los datos dicen que éstas provinieron de las siguientes regiones: en primer lugar estuvo América del Norte, le siguió Asia y Europa. Cabe precisar que en los años de 2000 a 2004 la región predominante fue el norte del continente americano, sin embargo desde el año de 2005 las cantidades mercancías recibidas por las dos regiones se emparejaron: Asia y América del Norte (véase cuadro 15).

CUADRO 15. Importaciones de Jalisco, que ingresaron al país por transporte aéreo, de acuerdo al lugar de procedencia 2000-2008. Miles de dólares

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
África	1	0.085	0.993	0.015	0.263	1	11	10	12
América del Norte	3,965	3,389	1,761	1,535	3,379	2,539	2,618	2,452	2,465
América Latina	133	115	295	57	66	90	126	189	255
Asia	1,039	1,178	1,942	763	1,427	2,029	2,465	2,784	2,394
Europa	486	699	773	653	614	864	809	1,184	1,419
Oceanía	8	9	5	6	2	5	5	30	29
Países no declarados	0.346	0.283	0.100	0.268	0.025	0.032	0	0	0.021
Total	5,634	5,392	4,779	3,016	5,490	5,531	6,036	6,652	6,577

Fuente: Información proporcionada por Seijal.

Con la evidencia mostrada se asienta el carácter internacional del aeropuerto pero únicamente al sur de los Estados Unidos. Sin embargo, se puede decir que su inserción es marginal si miramos su rol en el sistema o en la red aeroportuaria mundial, y porque Jalisco está insertado en procesos económicos globales muy específicos como el de la industria electrónica.

En cuanto al traslado de pasajeros que moviliza, el AIG de Guadalajara se encontraba en el tercer lugar. Pero como ilustra el cuadro 16 en el lapso que va de 1989-1994, el AIG ocupó el segundo lugar a nivel nacional pero después de la crisis económica y la subsecuente devaluación del peso, fue desplazado por el aeropuerto de Cancún, ya que esta última ciudad se convirtió en uno de los destinos internacionales más concurridos por su atractivo turístico y lo barato que le resultaba al extranjero visitar ese sitio.

CUADRO 16. Pasajeros atendidos por la aviación comercial (miles de personas)

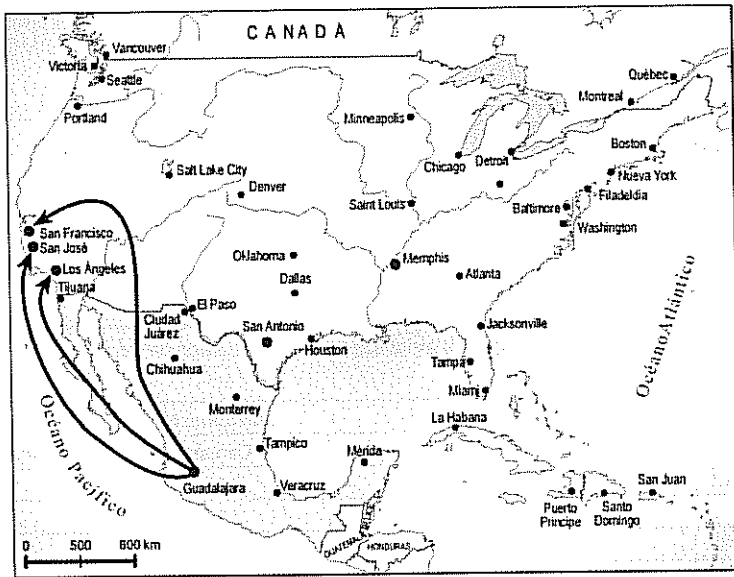
Año	Aeropuerto		
	México	Cancún	Guadalajara
1989	11,284	2,135	3,738
1990	12,152	3,178	4,125
1991	13,002	3,635	4,562
1992	15,442	4,138	4,880
1993	16,342	4,589	5,998
1994	18,889	4,429	5,283
1995	15,854	4,847	4,047
1996	16,265	5,096	3,967
1997	17,833	5,890	4,218
1998	18,946	6,198	5,165
1999	20,454	6,769	5,145
2000	21,043	7,572	5,021
2001	20,599	7,640	5,021
2002	20,521	7,718	4,675
2003	21,693	8,684	5,050
2004	22,940	10,011	5,375

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Estadísticas. México: 2005. Disponible en: <http://www.sct.com.mx>.

Lo evidente en el traslado de pasajero del AIG fue que sus vínculos son con algunas de las ciudades del estado de California, Estados Unidos. Esto se debió, por un lado, a que Jalisco tuvo una relación estrecha con el país vecino, en donde muchos de ellos poseen ya su residencia y viajan ocasionalmente a visitar a sus familiares en la entidad o bien estos últimos van a visitarlos. Por el otro, a que los aeropuertos de las ciudades norteamericanas generalmente sirven como puntos de enlace con otras partes del mundo.¹⁵

15 En el año 2000 salieron a la ciudad de Los Ángeles 629 mil pasajeros en 7 mil 259 vuelos. Esta ciudad

MAPA 1. Principales destinos de pasajeros desde el Aeropuerto Internacional de Guadalajara



Fuente: Elaborado por Ruth Miranda.

En la década de 1990 hubo un aumento en el número de pasajeros, pero éste se redujo drásticamente a partir de 1995 con la crisis económica, aunque hubo una recuperación hacia finales de esa década. Sin embargo, para en el año 2001, nuevamente se registraría otra caída en el número de pasajeros. Esto se debió a la desaceleración económica de Estados Unidos y su impacto negativo en la economía mexicana. Asimismo, el impacto de la guerra entre Estados Unidos e Iraq y los atentados del 11 de septiembre fueron factores negativos para la movilización de pasajeros. Es así como el Aeropuerto Internacional de Guadalajara traslada más pasajeros que carga.¹⁶ Sin embargo, en el año de 2006 hubo un repunte hasta alcanzar su cifra más alta en 2007 (cuadro 17).

representó el principal destino en el extranjero para el AIG. Otras ciudades importantes de destino fueron San Francisco con 399 mil pasajeros en 2 mil 233 vuelos y San José, California, al cual se movilizaron 88 mil pasajeros en 968 vuelos. De igual forma, muchos de los 597 pasajeros por hora que recibe la terminal aérea de Guadalajara la utilizan como punto de conexión, ya que la capital tapatía era un importante nodo de las comunicaciones dentro de la Región Centro-Occidente del país, así como de ésta con el exterior.

16 "Desciende 12% el tráfico de pasajeros". *Mural*. Guadalajara, 17 de mayo de 2001. Disponible en: <http://www.mural.com.mx>.

CUADRO 17. Movimiento de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Guadalajara (miles de pasajeros)

Año	Tráfico de pasajeros
1990	3,606
1991	3,960
1992	4,226
1993	5,313
1994	5,329
1995	4,080
1996	3,967
1997	4,218
1998	5,165
1999	5,215
2000	5,165
2001	5,028
2002	4,690
2003	5,058
2004	5,392
2005	6,199
2006	5,846
2007	7,798

Fuente: Reporte Anual del Grupo Aeroportuario del Pacífico, 31 de diciembre de 2007.

A manera de cierre

El Aeropuerto Internacional de Guadalajara fue un instrumento facilitador de la integración de las empresas transnacionales en sus dinámicas económicas, pues permitió unir su producción con el resto del proceso productivo en el entorno de la globalización económica. Mediante el estudio de los flujos comerciales, y en específico de las mercancías, se observó que es con las ciudades norteamericanas de Los Ángeles, Memphis y San Antonio en cuanto a las importaciones. En lo que toca a las exportaciones del AIG, se dirigen a Memphis, París, Los Ángeles y San Antonio.

Con lo anterior se muestra la estrecha relación económica que guarda la economía de Jalisco con algunas ciudades norteamericanas. De ahí que un gran porcentaje del volumen de las importaciones y exportaciones que se realiza por medio del aeropuerto tapatío tiene como mercado principal el sur de los Estados Unidos de América. Otro factor importante a considerar fue el hecho de que este país cuenta con varios aeropuertos importantes a nivel internacional, entonces las mercancías que se dirigen a esas ciudades tienen otro destino.

Desde sus inicios, el AIG ha destacado como una de las principales terminales aéreas a nivel nacional por la movilización de mercancías y de pasajeros. Actualmente, ocupa el segundo lugar en el

traslado de mercancías y sólo es superado por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. En lo que respecta al movimiento de pasajeros se ubica debajo del aeropuerto de la capital del país y del Cancún. Aun así, el AIG traslada más pasajeros que mercancías.

Se puede establecer también que el Aeropuerto Internacional de Guadalajara fue un importante instrumento de la globalización económica, pues generó y promovió la integración de la economía local con el mercado global. Fue también un elemento de consideración que atrajo y ofrecía ventajas competitivas para la localización de grandes empresas transnacionales, agencias aduanales, líneas aéreas y empresas de mensajería nacional e internacional. Finalmente, el comercio internacional de Jalisco con el exterior se realiza básicamente entre la empresa matriz y sus sucursales en distintas partes del mundo. Es decir, se da un comercio intra-firma en donde el AIG juega un papel relevante.

Bibliografía

- Alba Vega, Carlos (1990). La regionalización de la industria de Jalisco. En Arias, Patricia (coord.), *Industria y estado en la vida de México*. Zamora: El Colegio de Michoacán.
- Arias, Patricia (1999). En el mundo de los negocios: industria, comercio y banca. En Martínez Réding, Fernando (coord.), *Jalisco en el umbral del siglo XXI*. Guadalajara: Farmacias Guadalajara.
- Bonavia, Michael R. (1941). *Economía de los transportes*. México: FCE.
- Cárdenas Gómez, Erika Patricia (2006). *El papel del Aeropuerto Internacional de Guadalajara en la integración de la economía de Jalisco al mercado global*. Tesis de maestría, El Colegio de Jalisco, Zapopan.
- Castells, Manuel (1999). *La era de la información, economía sociedad y cultura*. México: Siglo XXI, t. 1.
- Clavijo, Fernando & Valdivieso, Susana (2000). *Reformas estructurales y política macroeconómica: el caso de México 1982-1999*. Serie de Reformas Económicas.
- Chías, José Luis & Pavón, Martha (coords.) (1996). *Transporte y abasto en las ciudades Latinoamericanas*. México: UNAM.
- Dussel, Enrique (1999). *La subcontratación como proceso de aprendizaje: el caso de la electrónica en Jalisco (México) en la década de los noventa*. Chile: CEPAL, núm. 55
- Enriquez de Dios, Juan José (1994). *Transporte internacional de mercancías*. Madrid: Instituto Español de Comercio Exterior.
- Frobel, Folker, Heinrichs, Jürgen & Kreye, Otto (1981). *La nueva división internacional del trabajo para estructurar en los países industrializados e industrialización de los países en desarrollo*. España: Siglo XXI.
- Gabayet, Luisa (2006). Atrapadas entre la flexibilidad y la precariedad en el trabajo. Las obreras de la industria electrónica de la zona metropolitana de Guadalajara, 1988-2004. *Desacatos*. México: CIESAS, núm. 21, mayo-agosto.
- García Falcón, Arturo & Valdez Becerra, Rafael (1986). *Transporte aéreo y transporte terrestre turístico*. México: Limusa.

- Garza, Gustavo (1999). *Desconcentración, tecnología y localización industrial en México. Los parques y ciudades industriales, 1953-1988*. México: Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano-Programa sobre Ciencia, Tecnología y Desarrollo-UNAM.
- Hernández Pérez, Angelina (2004). El papel de las instituciones en la conformación de un cluster productivo en el sector electrónico de la Zona Metropolitana de Guadalajara. *Carta Económica Regional*, 8, año 16, enero-marzo.
- Jauregui, Luis (2004). *Los transportes, siglos XVI al XX*. México: UNAM-Océano.
- Martínez Veiga, Ubaldo (s.f.) "Teorías sobre las migraciones", 11-26, mimeo.
- Martner Peyrelongue, Carlos (1999) Puertos, redes globales y territorio en el Pacífico mexicano, en *Espiral*, V, 15, mayor-agosto, 157-185.
- Ortega Alcocer, Gabriel (1989). *Carga aérea. Teoría y práctica*. México: Trillas.
- Palacios Lara, Juan José (2000). *Local and Global Production Networks in the Mexican Electronics Industry: The case of Jalisco*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara-Institute of Developing Economies Japan External Trade Organization.
- (1997). *Industrialización y desarrollo regional en Jalisco*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- (1992). "Guadalajara: ¿valle del silicio mexicano?". *Tiempos de Ciencia*, 27, abril-junio.
- Partida, Raquel (2001). Nuevas formas de empleo flexible en México: el trabajo subcontratado en las agencias de colocación de Jalisco. *Región y Sociedad*, 22 (XII). Disponible en: <http://www.lanic.utexas.edu>.
- Portales Rodríguez, Genaro de Jesús (2001). *Transportación Internacional*. México: Trillas.
- Regalado, Jorge (2005). Contradicciones y paradojas de la alternancia política en Jalisco. *Seminario Taller de Investigación*. Zapopan: El Colegio de Jalisco, 27 de mayo.
- Rico Galeana, Óscar Armando (2006). *Análisis de series de tiempo de la carga transportada en los principales aeropuertos mexicanos*. Querétaro: Instituto Mexicano del Transporte. Publicación técnica núm. 294, Sanfandila, p. 39.
- (2008). The privatization of Mexican airports. *Journal of Air Transport Management*, 14, 320-323, noviembre.
- (2006). *Análisis de series de tiempo de la carga transportada en los principales aeropuerto mexicanos*. Sandafalia: Instituto Mexicano del Transporte.
- (2002). *Estrategias de actuación comercial para las terminales con baja utilización en la nueva estructura aeroportuaria*. Sandafalia: Instituto Mexicano del Transporte, publicación técnica.
- Román, Luis Ignacio, Flores, Rodrigo & Goveia, Roberto (2004). *Planes, políticas y actores económicos en Jalisco. En el marco de liberalización económica*. Tlaquepaque: ITESO-Consejo Estatal de Ciencia y Tecnología de Jalisco.
- Segui Pons, Joana M. & Petrus Bey, Joana M. (1996). *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Serrano Martínez, José María (2002). Grandes centros de transporte aéreo y flujos turísticos en Europa. *Cuadernos de Turismo*, 9. Murcia, enero-junio.