

Producción del espacio a través del emplazamiento del parque industrial Hofusan en Salinas Victoria, NL.

Tonahtiuc Moreno Codina¹

Mesa 3: Diseño institucional y gobernanza

Resumen

El urbanismo neoliberal obedece al ajuste de necesidades y desarrollo en la producción espacial (inmobiliario e infraestructural) condicionado por el sistema económico imperante, es así que la producción de espacio en la actualidad obedece a la globalización transnacional caracterizada por la desregulación estatista y la progresiva liberación de los agentes económicos. El urbanismo neoliberal ha transformado profundamente la forma de diseñar la ciudad y consecuentemente la construcción social del espacio público como lugar de identidad, percepción e interacción social.

El crecimiento económico del libre mercado, inversión, ganancia y la incorporación de agentes inmobiliarios transformando una dinámica territorial con usos de suelo mixto. Para referenciar este proceso de la construcción del espacio urbano el parque industrial Hofusan, ubicado en la zona de la periurbanización metropolitana de Monterrey ocupando una superficie de 850 hectáreas divididas en tres etapas; la primera y segunda etapa cuenta con una superficie de 405 hectáreas para uso industrial y la tercera etapa consta de 445 hectáreas para fines residenciales y recreativos, con una accesibilidad y conectividad a 20 km. de la ciudad de Monterrey y a 200 km de Nuevo Laredo, con la meta de generar alrededor de 20 mil empleos, insertando los sectores: automotriz, electrodomésticos, TIC's, energía, fibra óptica y equipo médico.

Por ello el propósito de este trabajo es analizar los instrumentos políticos que intervienen en la producción del espacio urbano que antepone el urbanismo neoliberal y como la gobernanza permite una adecuada planeación para la incorporación de un nuevo sector industrial. A través de un método hipotético deductivo para el análisis geoespacial identificando el polígono industrial que se incorpora al Eje Transnacional del TLCAN. Además de una revisión documental al proyecto "Visión Metropolitana Monterrey 2030" de la planeación urbana regional, verificando el instrumento jurídico.

Introducción

Dentro del contexto de la Región Noreste ha permitido la valoración de la habitabilidad y productividad industrial, así como la vinculación y conectividad regional mediante la intersección del Eje Transnacional del TLCAN, el Eje Transversal del Pacífico, el Eje Costero del Golfo de México y el Eje Longitudinal del Pacífico y su interacción con el tejido urbano social del sector regional metropolitano Saltillo-Monterrey siendo dos centros logísticos que tienen una vinculación mediante estos ejes con una diversidad de plantas armadoras automotrices, parques industriales, tecnoparques, terminales intermodales, plantas industriales, en sus diferentes áreas: automotriz, aeronáutica espacial, robótica, electrónica, software, tecnologías de la información, farmacéutica química, biotecnología, entre otros. Determinando las

¹Profesor Investigador del Departamento de Teoría y Métodos del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Miembro del Núcleo Académico Básico del Doctorado de los Ámbitos Antrópicos y de la Maestría en Planeación Urbana. Email: tonahtiuc@hotmail.com; Cel. 449 186 9938.

transformaciones productivas y dinámicas territoriales regionales, apoyando a los consorcios y corporativos transnacionales y estructurando las nuevas relaciones espaciales.

Este proceso de expansión urbano industrial registrada en el sector regional metropolitano Saltillo-Monterrey sobre el Corredor Logístico Industrial Automotriz del Noreste (CLIAN) responde a la lógica social impuesta por la reproducción del capital inmobiliario industrial, comercial y la compensación del paso de varios ejes logísticos comerciales y de servicios establecido a través del modo de producción capitalista; como resultado y reflejo del comportamiento de la dimensión espacial de la economía neoliberal imperante, que deberá responder a los escenarios de la renegociación del acuerdo comercial USMCA.

En primera instancia identificando la vinculación directa con el Eje Transnacional del TLCAN, estableciendo una conectividad regional con una cobertura de 1,225 km., se encuentra a un costado de la zona montañosa de la sierra madre oriental, presentando una topografía más accidentada en la parte de los estados de Coahuila y Nuevo León, donde se encuentran zonas montañosas como el cerro San Rafael, la Sierra Picachos el Fraile, las cuales no presentan problemas referentes a la accesibilidad del eje hacia las áreas urbanas de dichos estados, cuenta con la conexión directa hacia tres puertos de administración federal: Puerto de Lázaro Cárdenas, Puerto de Veracruz, y el Puerto de Altamira.

El eje mantiene una vocación orientada hacia el sector automotriz, aeronáutica espacial, teniendo como principal destino Estados Unidos y Canadá, dentro de los alcances de este eje se presentan la mayoría de las plantas ensambladoras de automóviles, dentro de su secuencia espacial debe delimitar los niveles formales de ocupación espacial industrial, que actúan como zonas económicas especiales formando un soporte material, siendo un distintivo de la intervención de las entidades federativas participantes con alcances perfectamente establecidos dentro de una prospectiva regional de escenarios y la influencia de políticas de integración de logística comercial con una vinculación con empresas nacionales de las ramas más dinámicas, así como una importante presencia de inversión extranjera y los principales productos exportados como aparatos eléctricos, electrónicos, maquinaria y equipo, autopartes, tracto camiones, productos de hierro y acero, vidrio, químicos, plásticos, etc.

Emplazando sobre un eje carretero y una infraestructura férrea la accesibilidad y la conexión de tecnologías de la información y comunicación (TIC's), en el trayecto de la secuencia espacial del corredor, conjuntamente disponiendo un soporte material demandante por un factor exógeno transformando áreas para la predisposición de un sistema de infraestructura intermodal. En función del modelo de desarrollo regional que se está gestando, las posibilidades de inversión y de instalar una nueva infraestructura industrial que ofrece la globalización por medio de la ratificación del tratado de libre comercio USMCA, son una complementación del proceso de integración a las demandas actuales.

La situación que presenta la industria con la presencia de empresas transnacionales de autopartes y de los corporativos globales automotrices. Ante una política neoliberal y con excepciones fiscales muy atractivas, las filiales de empresas internacionales pasaron a ocupar un papel cada vez más importante. Pronto la inversión extranjera se colocó en el centro de la industrialización; en el sector manufacturero, se convirtió el proyecto industrializador en el eje de la inversión y de la política pública. Sin embargo, se observó en las trayectorias de la secuencia espacial de los corredores en algunos tramos donde el desarrollo industrial se realiza a partir de las micro y pequeñas empresas, básicamente, y que en la estructura económica de sus territorios no muestran una importancia relevante.

Éstas presentan diferentes tendencias en su desarrollo con la participación de la industria metálica básica, química farmacéutica, alimentos y bebidas, industria pesada, industria extractiva y de procesamiento textil, servicios y comercio. La economía mundial es controlada cada vez más por empresas multinacionales, y los corporativos globales buscan desarrollarse en algún vector geográfico mundial, bajo un proceso logístico comercial (intercambio de bienes), procesos productivos (segmentación y desconcentración de empresas a diversos territorios) y capital (desarrollo de la inversión extranjera) inciden en un desarrollo regional: unifuncional, bifuncional o polifuncional, según las dinámicas o interacciones espaciales.

De ahí la importancia de que las entidades de Coahuila y Nuevo León se vinculen interinstitucionalmente, así podrán desarrollar integralmente un Programa de Desarrollo Regional Región Noreste para continuar las políticas establecidas correspondientes a la elaboración del Programa Estratégico Industrial, que sectoriza los centros de población y especialmente aquellos destinados para el desarrollo de las reservas industriales, previniendo y disponiendo un instrumento de promoción, impulso y regulación del desarrollo regional y territorial, estableciendo las estrategias para integrar y encauzar los usos del suelo en los diferentes vectores geográficos de la región.

En cada sector metropolitano mantiene una composición de vinculación con el Eje Transnacional del TLCAN de forma más directa fortaleciendo su intercambio de transacciones comerciales con otras regiones, como es el caso de la integración del sector regional metropolitano Saltillo-Monterrey, obteniendo una conectividad y territorialidad regional, a su vez comprende una habitabilidad y productividad industrial muy importante para la economía del país.

Un sector regional conformado por dos entidades federativas que mantienen un apoyo al desarrollo industrial de la región noreste. Un Estado de Coahuila que cuenta con 2,954.925 habitantes, con un pleno desarrollo económico regional, al tener confirmados 47 nuevos proyectos de inversión, por un monto de más de 2 mil 470 millones de dólares; y que se generarán 18 mil empleos de estas inversiones, mismos que se sumarán a los 48 mil creados en 2018. Prueba de ello es el emplazamiento de la planta DaimayAutomotive, en la que se invertirán 86 millones de dólares con la generación de 750 empleos directos, líder a nivel mundial en tecnología de interiores automotrices y en la fabricación de viseras, con más de 10 mil empleados en todo el mundo, decida abrir un nuevo nicho de mercado en el municipio de Ramos Arizpe, contemplando una política económica orientada a diversificar la inversión en los diferentes sectores productivos y buscar acercamientos con empresas provenientes de América del Norte, Europa y Asia. La estabilidad económica que tiene Coahuila, producto de la seguridad que se vive en todas las regiones del estado, es líder en México en inversión extranjera directa per cápita.²

De acuerdo con el INEGI, el Estado de Coahuila se ubica en el primer lugar a nivel nacional con menor tasa de informalidad laboral, y también es líder en mayor porcentaje de fuerza de trabajo remunerada con prestaciones laborales y con mayor cobertura de seguridad social para los trabajadores. El gobierno mantiene una agenda activa para la promoción económica con China, como socio comercial, ofreciendo una estratégica ubicación geográfica con Estados Unidos y Canadá, condiciones de seguridad y tranquilidad laboral para poder hacer realidad importantes proyectos, prueba de ello es la segunda planta de Daimay en México es una empresa de origen

²Gobierno del Estado de Coahuila. Desarrollo Económico; <https://coahuila.gob.mx/#>.

chino, del ramo automotriz, que se especializa en la fabricación de viseras y cabeceras para autos.

En la zona metropolitana de Saltillo se localiza el CLIAN disponiendo una serie de polígonos industriales: Industrial Park Santa Mónica emplazando el Complejo Automotriz Chrysler, continuando hacia el norte por el Libramiento Norponiente hasta el Complejo Automotriz General Motors y el Parque Industrial Santa María en Ramos Arizpe, Coahuila, siguiendo una trayectoria radial pasando perimetralmente por la Sierra Arteaga y la Sierra San José de los Nuncios se llega a la zona metropolitana de Monterrey distinguiéndose por su periferia nororiente conformada por los municipios de Apodaca y Pesquería, N.L., que actualmente cobra un significado especial por su conectividad al Eje Transnacional del TLCAN que permiten el equilibrio territorial como la estrecha relación comercial y de movilidad con Texas.

La inevitable problemática de los asentamientos irregulares, que representan alrededor de la mitad de la expansión urbana, (urbanización irregular), la evolución de los programas de regularización, así como la informalidad urbana en materia de vivienda. Esta precisa situación de la informalidad debe ser considerada cuidadosamente en los presentes planes de desarrollo urbano, pues es una cuestión recurrente dada la estructuración social de los municipios que conforman la zona metropolitana, considerando la cercanía de la zona metropolitana de Saltillo localizada en el extremo sureste del Estado de Coahuila de Zaragoza, colindando con el Estado de Nuevo León, por lo que la distancia entre Santa Catarina, N.L. y de Ramos Arizpe, Coah. es de 50 kilómetros, aunque la distancia entre la ciudad de Saltillo y la ciudad de Monterrey es de 89 kilómetros.

La zona metropolitana de Saltillo tiene una población total de 923,636 habitantes y crece a un ritmo de alrededor de 20,000 habitantes por año, la distribución de la población en las tres ciudades se encuentra de la siguiente manera: Saltillo con 807,537 hab., Ramos Arizpe con 92,828 hab., y Arteaga con 23,271 hab., siendo una zona metropolitana altamente industrializada en el ramo automotriz, rodeada por altas montañas de la sierra madre oriental. En el Plan de Desarrollo Urbano de Saltillo-Ramos-Arizpe-Arteaga (1993) menciona que para el año de 1990 la población total era de 441,739 habitantes distribuidos en una superficie territorial de 13,788 hectáreas, una dinámica territorial y sociodemográfica a carecterizado ambas metropolis,³ es prácticamente irreversible, se advierte sobre la necesidad de que los gobiernos de Coahuila y Nuevo León elaboren en forma conjunta un “plan estratégico integral de desarrollo económico y urbano del entorno regional y megalopolitano”, el gran desafío conceptual y de gestión de políticas territoriales en ambas entidades federativas.⁴

El corporativo global automotriz Kia Motors al emplazar la planta armadora, contempla los servicios necesarios para posibles proveedores transnacionales de autopartes en el sector regional metopolitano Saltillo-Monterey, contiguo al polígono emplazado la predisposición de más plantas Daimler, Caterpillar, Hyundai, Navistar (International), asume un carácter “emblemático”, acentuando las condiciones de un sistema de infraestructura logística intermodal con transformaciones productivas y dinámicas territoriales cercanas al aeropuerto internacional de Monterrey, contiguo a la zona industrial de Ciudad Apodaca concentrando el parque industrial Apodaca, parque industrial Finsa, MOL Logistics México, la conformación de una

³Población 1950-1965. Plan Exápolis 2000. Gobierno del estado de Nuevo León 1967 Censo general de población 1970. Población 1985 plan director de desarrollo urbano en el AMM 1988-2010 del estado de Nuevo León Censo general de población de vivienda.

⁴Ortega, R. G. (2003). Monterrey y Saltillo, hacia un nuevo modelo de planeación y gestión urbana metropolitana. El Colegio de la Frontera Norte

ciudad inteligente, y una área residencial del Campestre, territorialmente fomentando nuevas formas de relaciones de enlace de conectividad regional hacia las ciudades fronterizas de Nuevo Laredo y Reynosa, donde los niveles habitabilidad y productividad industrial han cambiado su función y su vinculación competitiva, conformando un entorno complejo en el que interactúan otras plantas industriales de procesos químicos, zonas hoteleras y comerciales, tiendas de autoservicio, instituciones educativas, edificios de gobierno, estaciones de gasolineras y asentamientos humanos, propiciando un crecimiento hacia el oriente representan un “nodo de interacción económica industrial” en los municipios de Apodaca y Pesquería; enmarcando una zona de la periurbanización metropolitana de Monterrey.

Mientras que el gobierno de Nuevo León mantiene un crecimiento⁵ del Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal (ITAEE) fue de 3.4% para Nuevo León, mostrando un repunte en relación al crecimiento del trimestre anterior, el cual fue de 1.2%, y en promedio mayor al observado durante el 2017. Sin embargo los datos del Indicador Global de la Actividad Económica (IGAE) del país muestran una tendencia por debajo del 2% de crecimiento⁶, lo que se verá reflejado en las cifras estatales al cierre del año. Se espera que el crecimiento del país cierre alrededor del 2%.

De acuerdo a la Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera (EMIM), el sector en el estado ha mantenido un ritmo de crecimiento estable alcanzando una tasa de 5.5% durante el 2018⁷, esperando que los dos últimos meses del año muestren un ligero descenso por la estacionalidad. Los sectores que han impulsado este crecimiento son fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón con 20.9%, fabricación de equipo de transporte con 13.3% y fabricación de maquinaria y equipo con 7.5%, entre otros.

Las exportación estatales han mantenido un crecimiento constante desde 2017 principalmente impulsadas por el sector automotriz, seguido por equipos de generación eléctrica y electrodomésticos, los cuales aportan el 62.4% de las exportaciones del estado. El sector automotriz pasó de representar el 31.6% de las exportaciones en 2015 a 34.9% en 2018, siendo el sector que ha contribuido con el 60% del crecimiento de las exportaciones en el último año, sin embargo este crecimiento pudiera verse afectado durante el 2019 por factores externos como la demanda y crecimiento del mercado estadounidense y las reglas del nuevo Tratado Comercial de América del Norte (T-MEC) que puedan incidir en las ventajas de la manufactura local. Un posible descenso en el crecimiento de las exportaciones incidirá en el sector manufacturero estatal, limitando el crecimiento económico durante el 2019.⁸

El Estado de Nuevo León cuenta con 5,119.504 habitantes y con un buen ritmo de crecimiento económico, sin embargo, la administración pública actual asume un nuevo reto ante la incertidumbre del USMCA que entrelaza múltiples actores y diferentes intereses con una dinámica de mercado, que exige una intensa competencia entre las regiones, conformada por una serie de ciudades, zonas conurbadas y metropolitanas para la obtención de una mayor acumulación de inversión del capital transnacional sobre la secuencia espacial de los corredores logísticos, que constituyen la optimización funcional del desarrollo logístico comercial, su interacción y conexión con los puertos, distancias, tiempos de recorrido, transporte de carga ton/día., conectividad regional, umbral de influencia, accesibilidad,

⁵al segundo trimestre de 2018.

⁶Crecimiento promedio de los últimos 12 meses a Octubre 2018 del indicador IGAE. INEGI.

⁷Datos a Octubre 2018. INEGI.

⁸Cifras a Octubre 2018. Secretaría de Economía y Trabajo del Gobierno del Estado de Nuevo León.

movilidad, radio de cobertura de influencia del sistema regional polinuclear por medio de los circuitos comerciales económicos de clústeres industriales organizados por un sistema de infraestructura intermodal, tomando como vector geográfico cada sector metropolitano.

Hasta el año 2017 las exportaciones en Nuevo León ascendieron a 36 mil 180.9 mdd anuales y la industria automotriz representa una tercera parte. Existen alrededor de unas 200 empresas del ramo automotriz con exportaciones de 11 mil 500 mdd en 2016 y 11 mil 943.2 mdd en 2017. Estas empresas generan más de 700 mil empleos.⁹

La zona metropolitana de Monterrey se localiza al pie de la Sierra Madre Oriental, dominando la gran llanura esteparia del noreste de México. Se ubica entre los paralelos 25°35' y 25°50' de latitud norte y entre los meridianos 99°59' y 100°30' de longitud oeste. Para nuestro caso de estudio la zona metropolitana esta conformada por once municipios del estado de Nuevo León, de acuerdo con el último conteo y delimitación oficial realizada en 2015 en conjunto por el INEGI, el CONAPO y la SEDESOL, agrupando un total de 4,383,451 habitantes en una superficie de 6,357 km²; comprendiendo los municipios de Monterrey con 1,109,171 hab., Guadalupe con 682,880 hab., Apodaca con 597,207 hab., San Nicolás de los Garza con 430,143 hab., General Escobedo con 425,148 hab., Juárez con 333,481 hab., Santa Catarina con 296,954 hab., García con 247,370 hab., San Pedro Garza García con 123,156 hab., Cadereyta Jiménez con 95,534 hab., Santiago con 42,407; lo que la situó en la tercera más poblada de México, detrás de las áreas metropolitanas del Valle de México y de Guadalajara y la segunda con mayor extensión territorial.

De la población de la zona metropolitana de Monterrey hay ocupados 1,314,638 habitantes y la producción total se estima en 1,254,493,911 miles de pesos.³ El sector de los servicios cuenta con el mayor número de personal ocupado con 41.5% del total. La manufactura queda en segundo lugar en porcentaje del total de ocupados con 26.0%. En producción bruta total se invierten los lugares: 54.7% de la producción es manufactura y 29.9% es servicios.

Ocupa en el ámbito nacional una posición de primer orden como receptora de inversiones en los diferentes sectores de la economía urbana. Su ubicación es estratégica dentro del CLIAN y su cercanía con Estados Unidos y Canadá. Siendo un corredor industrial, económico y de servicios fundamental para el progreso de la Región Noreste.

Para el año de 1988 entró en vigor el Plan Director de Desarrollo Urbano del área metropolitana de Monterrey, un instrumento que apoya la condición para modernizar y adecuar la estructura urbanística y en su práctica de gestión político-administrativa. Se describe con cierto detalle el grado de cumplimiento del Plan Director en sus diferentes etapas en términos del acatamiento de los usos y destinos de la tierra, la vialidad, la infraestructura y el equipamiento, entre los principales elementos.

Para el año 2010 el Plan Director se hicieron análisis y diagnósticos de un territorio con superficies urbanas de 69,033 hectáreas y con una densidad de 77 habitantes por hectárea bruta además de un crecimiento demográfico de una población cerca de 5.3 millones de habitantes. El Plan Estratégico del área metropolitana de Monterrey 2020 plantea una ciudad ideal que deba ajustarse a las estimaciones contempladas para no sobrepasar los límites y no siguiera expandiéndose hacia lugares más lejanos del casco urbano; para ella se estimaba una población de 5.3 millones de habitantes para el año 2020, además de que contendría un territorio con una superficie óptima de alrededor 89,042 hectáreas.

⁹ Atræ NL a industria automotriz. (n.d.). Retrieved from <http://www.milenio.com/negocios/atrae-nl-a-industria-automotriz>

Materiales y Métodos

Revisar y evaluar las acciones de las políticas Industriales en la región noreste que han instrumentado la regulación y promoción del Estado, para fomentar la inversión privada predisponiendo un sistema de infraestructura intermodal para el encadenamiento y eficiencia logística comercial ponderando una vocación económica sobre la secuencia espacial del Corredor Logístico Industrial Automotriz del Noreste (CLIAN) delimitamos la zona de estudio comprendida por dos entidades federativas y diecinueve vectores geográficos que integran el sector regional metropolitano de Saltillo-Monterrey concertando un estudio empírico y transversal, y exponer el comportamiento de los procesos de ocupación y organización del territorio y las transformaciones productivas del emplazamiento de los polígonos industriales, revisando las políticas estratégicas industriales y los instrumentos de planeación metropolitana y regional.

Resultados y Discusión

El sector regional metropolitano Saltillo-Monterrey forma la configuración de la secuencia espacial del CLIAN constituido por 143.20 kms. de longitud, correspondientes como punto inicial Santa Mónica Industrial Park, Saltillo, Coah.; hasta Las Americas Industrial Park, Ciénega de Flores, N.L.; comprendiendo la zona metropolitana de Saltillo con 923.636 hab., la zona metropolitana de Monterrey con 4,383.451 hab., y la zona de la periurbanización metropolitana de Monterrey con 289.675 hab., siendo un sector regional con 5,596.726 hab., manteniendo una conectividad vía carretera se puede hacer mediante carretera de cuota o libre, siendo estas la carretera 40D y 40 respectivamente, encontrándose dentro de una zona montañosa en su mayoría, lo cual hace que durante el trayecto sea complicado encontrar localidades que puedan apoyar en la prestación de un servicio.

El sector regional metropolitano Saltillo-Monterrey se localiza bajo un entorno de las unidades territoriales del Parque Nacional Cumbres de Monterrey, el Cerro de la Mota, y la Sierra de las Mitras consideradas por su vasta riqueza como Áreas Naturales Protegidas. Estas unidades territoriales comparten la Región Metropolitana conectándose por medio del Eje Transversal Mazatlán-Reynosa, específicamente en el tramo natural Ramos Arizpe-Santa Catarina.

Dentro de la trayectoria del CLIAN por el Estado de Nuevo León por las localidades de Santa Rita, El Canelo, La Purísima, José Ma. Aguirre, Refugio Ibarra, La Paz, San Joaquín, San Rafael hasta el Ejido El Cuije, dentro del Estado de Coahuila en la localidad Jahuey de Fermiza y la Trinidad, se localiza Industrial Park Santa Mónica: Complejo Automotriz Chrysler sobre la Carretera Federal No. 54 al suroeste de la Zona Metropolitana de Saltillo continuando hacia el norte por la prolongación vial del periférico hasta el Parque Industrial Santa María: Complejo Automotriz General Motors en Ramos Arizpe, y en una trayectoria radial sobre la Carretera Federal No. 40, pasando perimetralmente por la Sierra Arteaga y la Sierra San José de los Nuncios se llega a la zona metropolitana de Monterrey pasando por los municipios de Santa Catarina, Garza García, Monterrey, y pasando por el Cerro de la Silla en el municipio de Guadalupe, por la Carretera Federal No. 54 en una trayectoria lineal se localiza Ciudad Apodaca.

También se pudo apreciar que el CLIAN presente niveles múltiples de exposición al riesgo a lo largo de la secuencia espacial, posicionados en los márgenes del eje carretero, que requieren modelos de seguridad altamente eficaces y permitan garantizar la agilidad en el flujo de los procesos así como la integridad de bienes y servicios de las personas.

El tramo Ramos Arizpe-Santa Catarina, es un espacio estratégico que representan los umbrales de influencia para extender los mercados y desplegar nuevas inversiones, fortaleciendo la creación de redes territoriales de carácter exógeno, mediante la interacción vial y operatividad hasta sus enlaces de comercialización y distribución regional de redes de modos de transporte multimodal, difuminando una periferia y estableciendo una complementariedad de enlaces de varios trayectos por los que pasan muchas de las cargas dirigidas a distintos destinos con la unificación del CLIAN, combinado con una estructura vial intraurbana e interurbana que conecta el sector regional metropolitano Saltillo-Monterrey entrelazando múltiples actores y diferentes intereses con una dinámica de mercado, que exige una intensa competencia entre ciudades y regiones a nivel nacional e internacional.

Dentro de una dimensión espacial urbana y regional establecida en una cordillera de áreas naturales protegidas por el Parque Nacional Cumbres de Monterrey, dominante área natural protegida de casi 200 mil hectáreas, una cadena montañosa de la Sierra Madre Oriental encontrándose una alta biodiversidad, siendo un área importante para la conservación de las aves y su imponente corteza terrestre y vegetal la invaden varios municipios alrededor, entre ellos Santa Catarina, disponiendo una panorámica paisajística impresionante conformado por una serie de formaciones geológicas, con monumentales paredes rocosas con una diversidad de texturas ambientales, con cañadas, valles y ríos, existiendo la disposición de juegos de alto extremo y la escalada en roca en el Parque la Huasteca.

En la parte oriente del municipio de Ramos Arizpe se localiza el Parque Nacional Cumbres de Monterrey y al norte el Cerro de la Mota; mientras que el municipio de Santa Catarina al sur se localiza el Parque Nacional Cumbres de Monterrey, al norte la Sierra de las Mitras conformando una cortina geológica con una diversidad ecológica que de manera radial abre brecha para el paso de una conectividad regional del intercambio de bienes y servicios vinculando en primera instancia una vinculación de un sistema de infraestructura intermodal, es decir, el aspecto físico natural condiciona un microclima a la infraestructura logística comercial del CLIAN, siendo que es aprovechado el tejido urbano social de las zonas metropolitanas.

Es por ello, que el desarrollo y el crecimiento económico del CLIAN en el marco de tres escenarios como la globalización transnacional, la competitividad económica y la urbanización neoliberal se basan cada vez más en la generación de valor por medio del conocimiento, de los avances tecnológicos y de innovación, asociado a un incremento constante de la competitividad regional noreste, tanto de los servicios y productos terminados, como del desarrollo de una plataforma de polígonos industriales, y asimismo, disipan las diferencias regionales, generando una estrategia integral para atraer más centros de investigación, universidades y empresas de innovación y desarrollo tecnológico, además de propiciar un proceso de transferencia tecnológica a los procesos productivos con énfasis en las pequeñas y medianas empresas; gracias a la jerarquía espacial del sector regional metropolitano Saltillo-Monterrey.

La implementación de las estrategias industriales establece un fuerte estímulo a la pequeña y mediana industria, pero sobre todo, se prevé el establecimiento de los centros logísticos, obedeciendo a dos factores esenciales la infraestructura urbana prevaleciente en cada zona metropolitana y la composición del sistema carretero y ferroviario principalmente para determinar un vector geográfico e introducir las adecuaciones pertinentes de los servicios urbanos, la energía eléctrica, emplazar vías alternas de comunicación, posicionando una serie de servicios y comercios alrededor o integradas a los polígonos industriales permitiendo adaptar un sistema de infraestructura logístico reforzando la vinculación y el enlace de conectividad más

directo del sector regional metropolitano Saltillo-Monterrey, estimulando en la zona de la periurbanización metropolitana de Monterrey un “nodo de interacción económica industrial”.

También se observa dentro de esta análisis una ciudad de Monterrey que ha mantenido la hegemonía industrial con el posicionamiento de varios parques industriales y la planta armadora Kia Motors a descentralizado la industria y diversificando su sector productivo y mantener una vinculación plena con los puertos e integrando una espiral hacia corredores interregionales e interurbanos; manteniendo una disposición de unidades de polígonos industriales, comerciales, zonas educativas y de capacitación, distritos de negocios, áreas recreativas y de esparcimiento, terminales intermodales, espacios que alberga pabellones con salas de exposición para una diversidad de eventos nacionales e internacionales, museos, centros comerciales y una infraestructura hotelera, restaurantes, y centros de salud, etc.

La ciudad de Saltillo también acentuando la ampliación y diversificación de las actividades económicas actuales, considerando el despegue y fortalecimiento o creación de sinergias con los municipios de Arteaga y Ramos Arízpe, como circuitos de servicio y manufacturas dinámicas susceptibles a la articulación con otros polígonos industriales reposicionando áreas dinámicas complementarias para la investigación y desarrollo tecnológico, jugando un papel importante en el proceso de industrialización, partiendo del CLIAN como un brazo económico que ha permitido una vinculación con la ciudad regiomontana, al estar constituido por los procesos de inversión, comercio y servicios y de la propuesta de prototipos de viviendas sustentables y se incorporan al tejido urbano social favoreciendo al medio físico natural.

La importancia de la escala territorial geoeconómica, y los fundamentos básicos del planteamiento teórico-metodológico de la Geografía Regional de los Corredores Logísticos manifestando una serie de conceptos de la interacción del espacio multifactorial del brazo económico del CLIAN y el alineamiento de los polígonos industriales, incluyendo abstracciones de fenómenos observables y propiedades cuantificables de la conectividad y territorialidad regional; la habitabilidad y productividad industrial, reflejada en la zona metropolitana de Saltillo articulando con el municipio de Ramos Arizpe un “nodo de interacción económica industrial”, siendo el complemento de la zona de la periurbanización metropolitana de Monterrey; reflejado una continuidad espacial del brazo económico con transformaciones territoriales y una dinámica del desarrollo regional, donde agrupa un sector poblacional regional de 5,596.762 habitantes.

Así la dualidad dimensional que presenta el CLIAN son el testimonio del comportamiento colectivo relacionado con el uso de la estructura física espacial de la periurbanización metropolitana de Monterrey que produce una serie de conflictos relacionados con la movilidad metropolitana en una trama urbana social que no atiende a una necesidad social, ni aún desarrollo local, siendo una reflexión que obliga adecuar y replantear los instrumentos de planeación urbana y regional, a partir de la ubicación geográfica de cada tramo para la optimización del suelo residencial, comercial e industrial e implementar la disposición de desarrollar un sistema de integración regional utilizando en ocasiones la estructura urbana establecida y el sistema de infraestructura intermodal existente.

Con un grado de formalidad con la que se ha desarrollado las áreas propensas a la inversión extranjera, siendo fundamental una actualización del marco jurídico y los instrumentos normativos de la gestión territorial. Emplazando sobre un eje carretero y una infraestructura férrea la accesibilidad y la conexión de tecnologías de la información y comunicación (TIC's), en el trayecto de la secuencia espacial del corredor, conjuntamente disponiendo un soporte

material demandante por un factor exógeno transformando áreas para la predisposición de un sistema de infraestructura intermodal afectando a las áreas de cultivo, áreas ejidales, localidades rurales y urbanas estando propensas también hacer detonadores de proyectos por los desarrolladores empresariales inmobiliarios, derivado de la continua autorización de cambios de uso de suelo y permisos de construcción en zonas de praderas y suelos agrícolas, obligándolos a reducir el número de cultivos por las diferentes conformaciones físicas de patrones de asentamientos industriales, de comercio y servicios marcados por una urbanización neoliberal.

La zona norte de la periurbanización metropolitana integrada por cuatro municipios: El Carmen con 38.306 hab., Salinas Victoria con 54.192 hab., Ciénega de Flores con 42.715 hab., y General Zuazua con 67.295 hab., y la zona oriente de la periurbanización metropolitana esta conformada por el municipio de Pesquería con 87.168 hab., conformando un cinturón urbano estos cinco municipios con una interacción directa con Ciudad Apodaca que mantiene una doble identidad dentro de la estructura urbana de la zona metropolitana y la periurbanización metropolitana contribuyendo a las transformaciones productivas y dinámicas territoriales bajo un proceso de expansión urbano industrial registrada respondiendo a la lógica social impuesta por la reproducción del capital inmobiliario industrial, comercial y de servicios establecido a través del modo de producción capitalista; como resultado y reflejo del comportamiento de la dimensión espacial de la economía neoliberal imperante, que deberá responder a los escenarios de la renegociación del acuerdo comercial USMCA.

Este mosaico que presenta el corredor asentua problemas en la inseguridad en la tenencia de la tierra. Las tierras ejidales generan ciertos riesgos por la invasión de terrenos; presentando dos fenómenos medulares: segregación social y pobreza del espacio urbano, reflejándose en algunos tramos la existencia de espacios residuales dentro de un conglomerado urbano trae consigo diversas repercusiones desde el punto de vista social, factores que propician la inseguridad y la segregación social, así como también se manifiestan como elementos determinantes de abandono de tierras sin ningún uso determinado y sin productividad alguna.

Las zonas que comprenden la periurbanización metropolitana están asumiendo nuevos roles ante los escenarios globales, y dan paso a transformar los paradigmas de hacer ciudad-región, permitiendo identificar la estructuración de un sistema regional polinuclear para el emplazamiento de centros logísticos que interactúen directamente con los núcleos urbanos y las localidades rurales, dentro una nueva escala territorial geoeconómica.

Los resultados de las acciones de la Política Estratégica Regional del Sistema Nacional de Corredores Logísticos han instrumentado la regulación y promoción del Estado para fomentar la inversión privada, predisponiendo un sistema de infraestructura intermodal funcional para la logística comercial y ponderando una vocación económica acentuando un crecimiento de la periurbanización metropolitana determinado por la dinámica económica de cada vector geográfico de Salinas Victoria, Ciénega de Flores y Pesquería, ya que la mayor parte de las transacciones de mercancías se realizan por el transporte terrestre, transporte ferroviario y aéreo, de ahí la importancia de mantener un orden y control de los coeficientes edificables, la densidad de población, déficit de dotación de infraestructura y servicios, así como los precios diferenciales de la tierra sobre los cuales se toma la decisión para emplazar un polígono industrial sobre el CLIAN, contemplando el dimensionamiento espacial en el cual va interactuar con las fuertes tendencias integradoras globales.

La zona metropolitana al no ofrecer una dotación territorial para emplazar más polígonos industriales, mantiene una extensión territorial por medio de la periurbanización ubicando espacios para el ejercicio del comercio logístico de importación o exportación y el intercambio directo de materias primas, mercancías y servicios, dentro de una dinámica de mercado y una mayor correlación en el aumento de insumos de producción e intercambio de tecnología, lo que crea más fuentes de empleos, revierte el proceso de estancamiento e impulsa una nueva identidad territorial de un “nodo de interacción económica industrial” con fines de un desarrollo económico regional.

Así la dualidad dimensional que presenta la metropolización y la periurbanización de Monterrey es el testimonio del comportamiento colectivo relacionado con el uso de la estructura física espacial de dos entidades federativas y dos zonas metropolitanas que producen una serie de intercambios y acceden a una vinculación y conectividad funcional desplegando una logística comercial respondiendo a los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica, principalmente; aprovechando su infraestructura urbana consolidada y sobre todo su ubicación geográfica de cada tramo para la optimización y aprovechamiento del suelo residencial, comercial e industrial e implementar la disposición de desarrollar un sistema de integración regional y de coadyuvar al reconocimiento de legitimar los usos del suelo mixto y la acreditación y escrituración de predios, lotes y terrenos hacer regularizados manifestando una necesidad de posicionamiento territorial con el propósito de crear un vínculo con fines económicos y empresariales de largo plazo, por parte de los corporativos globales o empresas transnacionales y nacionales, amparados mediante la renegociación del USMCA y bajo marcos normativos eficientes y capaces de regular los intereses públicos y privados por parte de la Secretaría de Economía la NMX-R-046-SCFI-2015, industrial parks specifications.

En una economía abierta las presiones del mercado internacional se dirigen a una mayor calidad de producción empresarial, la competencia de un posicionamiento macroeconómico, el intercambio de bienes y servicios. Por lo tanto, las cabeceras municipales que comprenden la zona norte de la periurbanización metropolitana desean quienes gobiernan que funcionen como un punto nodal de las interacciones globales, a través del CLIAN, proponiendo el crecimiento futuro de contenedores de la Terminal Intermodal de Kansas City Southern de México. De acuerdo con representantes de la empresa, con la ampliación de infraestructura se estima que la terminal pasará de 9 mil a 16 mil maniobras al mes e incrementará su capacidad de carga en 30% a fin de movilizar cerca de 110 mil contenedores al año. La terminal cuenta con una extensión de 84 hectáreas, de las cuales 55 están en operación, como parte de la ampliación duplicará la longitud de las vías al pasar de dos a cuatro kilómetros, asimismo se incrementará el área para el Recinto Fiscalizado. La capacidad de estiba es para 3 mil 500 contenedores y con los trabajos de expansión se prevé tener capacidad para mil contenedores más.¹⁰

En Salinas Victoria se reciben contenedores del tráfico transfronterizo, o cross border proveniente de Laredo, así como marítimo, proveniente de puertos como Altamira y Lázaro Cárdenas. Esta terminal inició en octubre de 2002, tiene 11 años de operación con capacidad para atender trenes de hasta 120 carros o 2 mil 500 metros de largo. Ante el incremento de operaciones recientemente en la Aduana de esta terminal se comenzó a operar los sábados de las 10:00 a las 12:00 horas, tiempo en el que despachan en promedio 120 contenedores por lo

¹⁰<http://t21.com.mx/ferroviario/2013/09/06/terminal-intermodal-salinas-victoria-amplia-su-capacidad-carga>.

que confían que se pueda ampliar el horario de atención los sábados, en función del incremento de la demanda.¹¹

Los principales usuarios de esta terminal son empresas de electrodomésticos como Whirpool, además de firmas del sector automotriz, como Chrysler, General Motors y muy pronto se integrara Kia Motors del cual los flujos de capital, información, mercancías, productos terminados, etc.; que circulan y gestionan los servicios avanzados necesarios para el funcionamiento de la economía regional que además se conecta al estado de Texas.

Complementando a la Terminal Intermodal, se emplazaron una serie de polígonos industriales como el parque industrial Dinamo del Norte, interpuerto y Hofusan industrial park, Aisin Mexicana S.A. de C.V., parque industrial las Americas, equipos de carburación Satelite, en Salinas Victoria y Ciénegas de Flores, conformando un sistema de una plataforma logística comercial hacia los puertos y las terminales intermodales de contenedores, la modernización de la infraestructura de comunicaciones y transportes, e implementación de tecnologías de información y comunicación, torres troncales de alta tensión, subestaciones eléctricas, etc.,

Aprovechando la infraestructura urbana existente de la zona metropolitana de Monterrey y la confianza de invertir en diferentes sectores económicos por su posición geográfica y su conectividad regional hacia la ciudad fronteriza de Nuevo Laredo fomentando territorialmente nuevos desarrollos habitacionales, zonas hoteleras y comerciales, tiendas de autoservicio y estaciones de gasolineras, propiciando un crecimiento al norte de la periurbanización metropolitana de Monterrey, con la llegada del parque industrial Hofusan en Salinas Victoria, manteniendo la disponibilidad de financiamiento preferencial para terrenos urbanizados, exenciones fiscales, con la disponibilidad de mano de obra, servicios, equipamiento, transporte y vivienda para obreros y empleados, oferta de insumos industriales, materiales y equipos para la producción de la materia prima industrial, acceso a un enorme mercado económico en donde vender los productos y comercializarlos ha sido un factor de gran ventaja que dispone la presencia del CLIAN en la zona metrooolitana de Monterrey para el establecimiento de polos de desarrollo productivo.

La predisposición de emplazamientos de más plantas Kia Motors, Daimler, Caterpillar, Hyundai, Navistar (International), la Terminal Intermodal de Kansas City Southern de México y el parque industrial Hofusan respondiendo a la conformación del “nodo de interacción económica industrial”, es decir, un Monterrey con una economía fundamentada en la industrialización y en la diversificación de actividades económicas que conlleva a través de cambios estratégicos a fomentar el CLIAN como un nuevo depositario donde se organizan y se localizan las actividades industriales, comerciales y de servicios y a su vez incorporando usos mixtos sobre una periurbanización metrooolitana bajo una política de planeación territorial que con lleva tareas previas como revertir el proceso de uso irregular y desordenado, establecer parámetros para ordenar y clasificar los usos del suelo, desarrollar un plan integral de movilidad regional y sobre todo predisponer áreas urbanizables.

Mientras que en la zona norte de la periurbanización metropolitana se concentra una población estimada de 202,507 habitantes, disponiendo de forma radial los vectores geográficos de las cabeceras municipales de El Carmen con 38,306 habitantes con una extensión territorial de 102.3 Km². En cuanto al uso potencial del suelo, el primer lugar lo ocupa la ganadería con

¹¹IDEM.

12,715 hectáreas, siguiéndole la agricultura con 325 hectáreas y al área urbana con 100 hectáreas. La tenencia de la tierra es de propiedad comunal, ocupando el segundo lugar el tipo de tenencia ejidal.

El segundo municipio de la periurbanización metropolitana es Salinas Victoria con 54,192 habitantes y una extensión territorial de 1,658.08 km². En cuanto al uso potencial del suelo, están dedicadas en su mayoría a la ganadería con 122,528 hectáreas y en su minoría a la agricultura con 2,831 hectáreas. La tenencia de la tierra la ostenta la propiedad privada, en primer lugar y en segundo, la ejidal. También se observó que las zonas industriales con una mayor integración a una vertiente de crecimiento es Salinas Victoria por la propuesta de Hofusan Industrial Park contando con una inversión por mil 200 mdd., emplazando cerca de 100 empresas transnacionales chinas en una superficie de 850 hectáreas generando 15 mil empleos, en los ramos de la industria farmacéutica y medidores eléctricos y en ciudad Apodaca con el emplazamiento de Trina Solar un proyecto que superara los 100 mdd. Great Wall Motors con una inversión de 500 mdd., produciendo cerca de 250,000 unidades anuales, para los mercados de Estados Unidos, Canadá y México.

El tercer municipio es Ciénega de Flores con 42,715 habitantes y una extensión territorial de 146.5 km². El río principal es el Salinas, el cual pasa por la cabecera municipal, de noroeste a sureste. Los arroyos Tierra Blanca y Vaquerías son de caudal permanente, mientras que El Salto, El Venado y La Ciénega tiene agua sólo en época de lluvias. Se cuenta con aproximadamente 50 pozos profundos y norias para la extracción de agua. En cuanto al uso potencial del suelo la mayor parte está dedicada a la ganadería, 14,770 hectáreas; a la agricultura 795 hectáreas y al área urbana 55 hectáreas.

El último municipio es General Zuazua con 67,294 habitantes y una extensión territorial de 184.87 Km². Respecto al uso potencial del suelo se tiene 11,290 Hectáreas destinadas al uso agrícola, la tenencia de la tierra básicamente es privada. El 70 % del territorio municipal está destinado a la Agricultura, avicultura y ganadería se compone de cultivos para siembra de temporal establos para ganado, de engorda, naves para gallinas y pollos, un 25 % está ocupado para vivienda, industria y comercio y un 5 % en oficinas y espacios públicos.¹²

Ambas zonas que comprenden la periurbanización metropolitana de Monterrey, cuentan con una hidrología y topografía favorable para emplazar los polígonos industriales, identificando las áreas permitidas e idoneas para su urbanización, como es el caso de Pesquería localizando una mayor extensión territorial sin urbanizar, por ejemplo encontramos el fraccionamiento Colinas del Aeropuerto el cual cuenta con una extensión de 57,9997 ha. actualmente se encuentra en construcción y se espera que pueda albergar un total de 3,326 casas habitación; el fraccionamiento Lomas de San Martín; el fraccionamiento Misión de San Javier el cual está pegado al fraccionamiento Misión San Pablo, fraccionamiento Las Haciendas; el fraccionamiento Tréboles en el municipio de Apodaca el cual se encuentra aún en construcción, cuenta con un área terminada de 15,204.4 ha de un total de 18,245,364 ha, el fraccionamiento ciudad natura el cual se encuentra actualmente en construcción tendrá un total de 60 viviendas; el resto de los fraccionamientos son de menor extensión ubicados en la zona

¹²Secretaría de Gobernación por medio del Instituto Nacional para el Federalismo y el desarrollo Municipal (INAFED), y el Sistema Nacional de Información Municipal (SNIM).

oriente de la periurbanización metropolitana, también el predominio de varias colonias que colindan en las inmediaciones de las zonas industriales.

Conclusiones

La periurbanización metropolitana de Monterrey su actividad económica predominante es la industria, resaltando el vector geográfico de ciudad Apodaca por su interacción y vinculación vial, espacial, territorial y de la habitabilidad y productividad industrial, entre otros municipios que conforman la periurbanización metropolitana, la cual se extiende y continua por el municipio de Pesqueira y conecta a los otros municipios separando las áreas destinadas a la vivienda, comercio y servicios, provocando una dispersión espacial de una vertiente de crecimiento de la zona metropolitana de Monterrey, dificultando la planeación urbana a mediano y largo plazo.

Presenta una fragmentación espacial ya que se encontraban muy dispersos las áreas habitacionales y el área industrial y se encontraban distribuidas de una manera poco uniforme a lo largo del CLIAN, una fragmentación espacial sin integración y unidad física de los asentamientos humanos presentandose varios fraccionamientos, colonias y la localidades urbanas vinculadas por la vialidad intraurbana e interurbana. En algunos casos se observa un proceso de consolidación urbana, es decir, se encontraban más integrado el tejido urbano social de algunas cabeceras municipales a las diferentes colonias y fraccionamientos, siendo una barrera física espacial la disposición de algunas zonas industriales, interrumpiendo la secuencia espacial y funcional de la movilidad metropolitana.

El no poder integrarse las zonas habitacionales que se encuentran a cada lado de la zonas industriales estas buscaran un crecimiento por una parte en áreas sin uso o en praderas. Mantienen una mayor conectividad directa al CLIAN ciudad Apodaca y el municipio de Salinas Victoria y Ciénega de Flores, como también a la zona metropolitana de Monterrey.

En la zona norte se presenta un patrón territorial, disponible para la inversión extranjera ya que en cada uno de ellos se observa una dispersión de áreas territoriales predisponiendo una mayor preferencia a una urbanización neoliberal, además de la falta de interés de los gobiernos por seguir planeando un urbanismo social para prever y controlar precisamente la situación que se presenta en la zona norte y oriente de la periurbanización metropolitana de Monterrey, asentandose problemas también de índole de inseguridad y la deficiencia del transporte público para llegar a los fraccionamientos más alejados, se localizaron algunos asentamientos irregulares, la contaminación de tiraderos clandestinos fueron los problemas más recurrentes,

Las contribuciones técnicas-metodológicas y de gestión-normativa han proporcionado una descripción ordenada, analítica, sistemática, y de evaluación del perfil de regionalización del Eje Transnacional del TLCAN y su interacción con otros corredores, así la geografía regional, siendo una disciplina que convergen en este trabajo a través de las funciones sustantivas de la docencia, investigación y difusión, para legitimar los cambios de uso de suelo y las densidades dentro de la inercia que conlleva la logística comercial, la ubicación geográfica y la orografía territorial y la predisposición de empresas transnacionales de autopartes y del sector aeronáutica espacial dentro de los sectores metropolitanos, bajo marcos normativos eficientes y capaces de regular los intereses públicos y privados.

Emplazando sobre un eje carretero y una infraestructura férrea la accesibilidad y la conexión de tecnologías de la información y comunicación (TIC's), en el trayecto de la secuencia espacial del corredor, conjuntamente disponiendo un soporte material demandante por un factor

exógeno transformando áreas para la predisposición de un sistema de infraestructura intermodal afectando a las áreas de cultivo, áreas ejidales, localidades rurales y urbanas estando propensas también hacer detonadores de proyectos por los desarrolladores empresariales inmobiliarios.

Los aspectos morfológicos y tipológicos, del emplazamiento de una urbanización neoliberal, que no otorga una identidad a las comunidades, si no condiciona su crecimiento de sus trazados geométricas de calles, físico-formales, físico-funcionales, sus niveles de infraestructura, equipamiento y servicios a las localidades aledañas, interactuando una conectividad de redes y flujos de relación logística comercial alrededor.

Esto permite evaluar, planear y redefinir espacios de reserva para la expansión global del capital en las inmediaciones o periferias urbanas de cada sector metropolitano, mediante la consolidación del sistema de infraestructura intermodal acentuando la consolidación de servicios del modo de transportación terrestre, férrea y aérea; además de la conformación de la estructura del tejido urbano.

Reconociendo la gran importancia que adquiere la dimensión territorial del desarrollo urbano industrial en la Región Noreste impulsando polos de desarrollo industrial, caracterizados por ser un mercado en constante crecimiento y de oportunidades, no sólo por el auge de los sectores comercial y de servicios, e inmobiliario, sino también por la inversión extranjera, posicionando un complejo de plantas armadoras automotrices asegurando un futuro más deseable, bajo un modelo industrial regional competitivo de carácter internacional y una orientación territorial para la conformación de una auténtica comarca competitiva global, siendo una oportunidad de diversificar otros sectores productivos sobre el CLIAN, así como direccionar la vertiente de crecimiento de cada sector metropolitano.

Determinar una zonificación para concentrar un nodo de interacción industrial de parques industriales agropecuarios, parques eólicos, parques solares fotovoltaicos, aprovechando. Éste gran soporte material dispuesto sobre la secuencia espacial del CLIAN es la representación demandante por un factor exógeno transformando áreas para la predisposición de un sistema de infraestructura intermodal afectando a las áreas de cultivo, áreas ejidales, localidades rurales, estando propensas también hacer detonadores de proyectos por los desarrolladores empresariales inmobiliarios, devaluando su carácter de productividad, tanto ejidatarios y comuneros, derivado de la continua autorización de cambios de uso de suelo y permisos de construcción en zonas de praderas y suelos agrícola de la periurbanización metropolitana de Monterrey.

La periurbanización metropolitana responde a los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica regional de la Región Noreste, reafirmando el compromiso con el libre comercio y llevar acabo las acciones del Plan de Política Industrial Regional acentuando las condiciones de un sistema de infraestructura logística intermodal con transformaciones productivas y dinámicas territoriales, comprendiendo una progresiva pérdida del espacio público y la consiguiente sustitución de éste por espacios para la inversión extranjera, actuando como barreras físicas espaciales que van difuminando la periferia rural asentando un contexto de transformación formal y tipológica del paisaje industrial, comercial y de servicios y delimitando los niveles de ocupación espacial sobre el CLIAN.

Reconociendo que se carece la periurbanización metropolitana de una visión de prevención, donde grandes extensiones bajo el régimen de propiedad ejidal, parcelaria y de uso común, se

aprovecharán al máximo de los espacios susceptibles para el cambio de uso de suelo, existiendo grandes contrastes sociales que prevalecen por la falta de crear espacios más habitables, una inequidad territorial específicamente en las zonas rurales y urbanas marginadas, produciendo un fenómeno de divergencia territorial, en donde existe por un lado, una baja cobertura de ciertos servicios e insuficiente provisión de infraestructura básica, con caminos poco transitables por su orografía e impactado sobre sus recursos naturales; induciendo el suelo industrial sobre todo en áreas agrícolas, de praderas y áreas naturales, sin ninguna incorporación e interacción con el tejido urbano social.

También falta gestionar el control preventivo y de actualización de los instrumentos de planeación en defensa de los intereses colectivos que integran los municipios en estudio para un planteamiento nuevo de movilidad y conectividad del corredor y no seguir incrementando un aforo vehicular y el parque vehicular, específicamente para fomentar y regular la inversión privada cuya operatividad y eficiencia logística del sistema de infraestructura intermodal de transporte, adapta a sus necesidades de movilidad en los fraccionamiento industriales y en las empresas transnacionales sin contemplar un urbanismo social.

Faltando gestionar el control preventivo y de actualización de los instrumentos en defensa de los intereses colectivos de la sociedad que integra la región norte, solamente está diseñado para un grupo de empresarial y de corporativos globales expresando profundas disparidades regionales y sectoriales, que se adapta en tiempos diferenciados, con resultados heterogéneos, específicamente para fomentar y regular la inversión privada cuya operatividad y eficiencia logística del sistema intermodal de transporte adapta sus necesidades de movilidad interna en los fraccionamiento industriales.

Referencias

Alburquerque, F. (2006). Clústers, Territorio y Desarrollo Empresarial: Diferentes Modelos de Organización Productiva. Cuarto Taller de la Red de Proyectos de Integración Productiva. San José, Costa Rica: Fondo Multilateral de Inversiones (MIF/FOMIN); Banco Interamericano de Desarrollo.

Allen, Scott (2002), "Regiones urbano-globales. Dilemas de la planeación y de las política en un mundo neoliberal", en Jorge Basave (coord.), Globalización y alternativas incluyentes para el siglo XXI, IIEc, CRIM, Facultad de Economía, DGAPA, UNAM, México, Porrúa.

Berbejillo, F. (1996) Territorios en la globalización. Cambio global y estrategias de desarrollo territorial. Santiago de Chile, CEPAL/lipes-Dirección de Política y Planificación Regional. Documento.

Calva, José Luis (coord.), (2007), Políticas de desarrollo regional, vol. 13, H. Cámara de Diputados, LX Legislatura, México, UNAM, Porrúa.

Gasca Zamora, José (2009), Geografía regional. La región, la regionalización y el desarrollo regional, México. Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad Universitaria, México, D.F.

Harris Nigel (2003), "El Estado-nación ante el proceso de globalización y sus impactos socioterritoriales", en Lucía González y Serafín Maldonado (coords.), La globalización y sus impactos socioterritoriales, México, Universidad de Guadalajara.

Hiernaux, Daniel (1998) "Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance 1982-1995", en De Matos, Hiernaux y D. Restrepo (coords.), Globalización y territorio, México, FCE.

Kresl, Peter (1995) La respuesta de la economía urbana al Tratado de Libre Comercio de América del Norte: planificar para la competitividad". Economía, Sociedad y Territorio, pp. 695-722.

Ortega, R. G. (2003). Monterrey y Saltillo, hacia un nuevo modelo de planeación y gestión urbana metropolitana. El Colegio de la Frontera Norte.

Martner Peyrelongue, C. (2008), Transporte multimodal y globalización en México, México, Trillas, UDEM.

Moreno Codina, Tonahtuic (2010), "Nodos de Interacción Económica" Revista Quívera, Centro de Investigación Estudios Avanzados en Planeación Territorial de la Facultad de Planeación Urbana y Regional, Universidad Autónoma del Estado de México, UAEM, Año 11, No. 2010-2.

Plan Estratégico para el Estado de N.L. (2015-2030).

Programa Sectorial de Desarrollo Económico y Regional (2010-2015).

Programa Regional de Ordenamiento Territorial de Coahuila.

Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Monterrey.

Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Saltillo

Periódico Oficial Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Nuevo León Tomo CXXXVII. Núm. 141. Monterrey, Nuevo León, Viernes 24 de Noviembre de 2000.

Periódico Oficial Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Nuevo León Tomo CXLV. Núm. 122. Monterrey, Nuevo León, Jueves 11 de septiembre de 2008.

Secretaría de Gobernación, Centro Nacional de Estudios Municipales, Gobierno del Estado de Nuevo León, "Los Municipios de Nuevo León", en Enciclopedia de los Municipios de México. Monterrey, N.L. 1988.

Secretaría de Gobernación (SG), Instituto Nacional para el Federalismo y el desarrollo Municipal (INAFED), Sistema Nacional de Información Municipal (SNIM). Centro Nacional de Desarrollo Municipal, disco compacto, mayo de 2016.

<http://www.milenio.com/negocios/atrae-nl-a-industria-automotriz>.

<http://siglo.inafed.gob.mx/enciclopedia/EMM19nuevoleon/municipios/19012a.html>.

https://es.wikipedia.org/wiki/Zona_metropolitana_de_Monterrey.