

POLÍTICA ESTRATÉGICA REGIONAL DEL SISTEMA NACIONAL DE CORREDORES LOGÍSTICOS

Tonahtiuac Moreno Codina¹

Netzahualcóyotl López Flores²

Mónica Susana de la Barrera Medina³

RESUMEN

Teniendo como marco referencial el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018, respondiendo al escenario de la *globalización transnacional* y reafirmando el compromiso con el libre comercio, la movilidad de capitales, y su regulación y promoción por parte del Estado en el proceso de aplicación de políticas estratégicas del desarrollo industrial. A través del Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales se incentiva y promueve que las autoridades de los diferentes niveles de gobierno actualicen sus programas de desarrollo regional; promoviendo una logística comercial, relacionando a los puertos y su interacción y enlace que conforman un circuito de centros logísticos industriales altamente tecnificados definiendo áreas de producción específica sobre el Sistema Nacional de Corredores Logísticos manteniendo una composición de parques industriales, existiendo terrenos de crecimiento para uso industrial cercanos a terrenos agrícolas, en praderas, áreas naturales y en localidades rurales acentuando la especulación inmobiliaria, afectándose en decisiones incorrectas y costosas, y una baja ocupación; y una dispersión de fraccionamientos industriales en los corredores; el objetivo es la actualización de los instrumentos normativos para parques

¹Profesor Investigador, Miembro del Núcleo Académico Básico del Doctorado en Ciencias de los Ámbitos Antrópicos y de la Maestría en Planeación Urbana del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, tmoreno@correo.uaa.mx, tonahtiuac@hotmail.com

²Profesor Investigador, Miembro del Núcleo Académico Básico de la Maestría en Planeación Urbana del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, nlopezuua@gmail.com.

³Profesora Investigadora del Departamento de Representación del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, mdllbm2000@gmail.com, msdelaba@correo.uaa.mx.

industriales de carácter técnico y operativo, construyendo una visión integral del territorio y el diseño de instrumentos de gestión de políticas urbanas y regionales de las transformaciones productivas y dinámicas territoriales de los corredores, procurando mejorar los mecanismos de planeación de control preventivo; la instrumentación de la política de desarrollo acompañada de instituciones regionales de planeación y de gestión, en los distintos niveles territoriales interpretando las transformaciones urbanas y la formación de una estructura económica en un espacio en el que actúan las externalidades, incidiendo una *urbanización neoliberal*, que sitúa puntos de enlace y de conectividad regional sobre otros ejes logísticos y el acceso al diferentes sectores productivos, fomentando un sistema de infraestructura intermodal.

PALABRAS CLAVE: Plan Nacional de Desarrollo, Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales, Sistema Nacional de Corredores Logísticos, Políticas Urbanas y Regionales.

INTRODUCCIÓN

En México, la modernización del sistema portuario mejora la eficiencia operativa y supera el rezago acumulado en infraestructura al construirse terminales especializadas de carga. Existiendo en esta administración del presidente Enrique Peña Nieto 25 proyectos portuarios que forman parte del Programa Nacional de Infraestructura, lo que permitirá incrementar la capacidad operativa en 90 millones de toneladas, para pasar de 280 millones en 2012 a 370 millones, respondiendo así a las expectativas programadas dentro del PND, con la consigna que muestre su respaldo y solidaridad con el resto del mundo, la promoción económica, las negociaciones comerciales internacionales, ampliar y fortalecer la presencia del país en el mundo; y sobre todo reafirmar el compromiso de México con el libre comercio, la movilidad de capitales y la integración productiva, y su regulación y promoción por parte del Estado.

Constituyendo un proceso de transformación y de trascendencia para México con sus desafíos de integración al Eje Costero del Pacífico, al Eje Interior del Pacífico, el Eje Transnacional del TLCAN, y el Eje Costero del Golfo; como una de las principales conectividades con otros corredores logísticos predisponiendo cada empresa transnacional y nacional un modelo neoliberal, acentuándose en el territorio. Esta vinculación empresarial es una gestión de acuerdos necesarios a nivel gobierno federal, estatal y con los organismos y confederaciones apoyándose en los tratados de libre comercio que ha signado; estas nuevas circunstancias nos obligan a enfrentar nuevos retos y al mismo tiempo nos abren nuevas oportunidades de promover los programas de desarrollo de las pequeñas y medianas empresas, PYMES, y estimular el establecimiento de empresas pequeñas y medianas, se han ofrecido facilidades de financiamiento al sector público, privado y social para el apoyo de proveedores de autopartes en el sector automotriz.

El sector empresarial demanda la disposición de reservas territoriales que permitan que algunas naves industriales o corporativos globales empresariales y educativos o grandes consorcios en aeronáutica aeroespacial, robótica, biotecnología, software tecnologías de la información automotriz, farmacéutica química, y biotecnología se instalen en zonas aptas y compatibles sobre los ejes logísticos para el desarrollo económico regional y territorial, constituyendo un proceso de inversión, comercio y servicios que se expanden y que pueden favorecer a determinados espacios regionales y hacerlos mas atractivos para el emplazamiento del capital y la especialización de la mano de obra.

En este contexto, en el que se identifica la necesidad de modernizar un amplio segmento de la industria, se observa la expansión de empresas exportadoras y se reconocen perspectivas favorables para el emplazamiento de nuevos centros logísticos para atraer inversiones foráneas a través de los acuerdos comerciales. La apertura de los mercados a escala mundial entiende que las coordenadas de evolución económica de una determinada nación se sitúan también en el ámbito internacional teniendo que disponer de corredores logísticos en el que se entrelazan múltiples actores y diferentes intereses creando una dinámica de un mercado que exige una intensa competencia entre naciones, regiones y ciudades fronterizas, ciudades metropolitanas, cuyo objetivo es la obtención de una mayor acumulación de inversión.

Dando mayor difusión a promover una plataforma logística comercial de terminales y de redes de transporte especializado, particularmente para la producción a exportar. La Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT), El Consejo Mexicano del Transporte (CMET), y la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) y la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO), son actores que deben dar respuesta al México con responsabilidad Global, cerca de 50 mil kilómetros de carreteras y caminos que integran la red federal y que existen a lo largo y ancho de nuestro país, dándole una gran relevancia al Eje

Interior del Pacífico y el Eje Transnacional del TLCAN predisponiendo una secuencia espacial y una longitud territorial para las reservas de uso industrial en algunos casos intermediando un vector geográfico para emplazar entre dos núcleos urbanos y ampliando el margen de maniobra del gobierno federal, estatal y municipal a través de la convocatoria y orientación de los agentes económicos y construir alianzas internacionales estratégicas que permitan una dinámica de intercambio de bienes y servicios, con el apoyo de las ciudades puerto, siendo los accesos de enlace a una integración económica de bloques comerciales.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO (2013-2018)

El plan deberá responder a la consigna de un México que muestre su respaldo y solidaridad con el resto del mundo, la promoción económica, las negociaciones comerciales internacionales, ampliar y fortalecer la presencia del país en el mundo; y sobre todo reafirmar el compromiso de México con el libre comercio, la movilidad de capitales y la integración productiva, y su regulación y promoción por parte del Estado; constituyendo un proceso de transformación y de trascendencia para México con sus desafíos de integrar al Eje Transnacional del TLCAN, al Eje Interior del Pacífico, el Eje Costero del Pacífico, el Eje Costero del Golfo, y el Eje Transpeninsular, como una de las principales conectividades con otros corredores logísticos predisponiendo cada empresa transnacional y nacional acentuándose en el territorio, con un sello distintivo de la urbanización neoliberal.

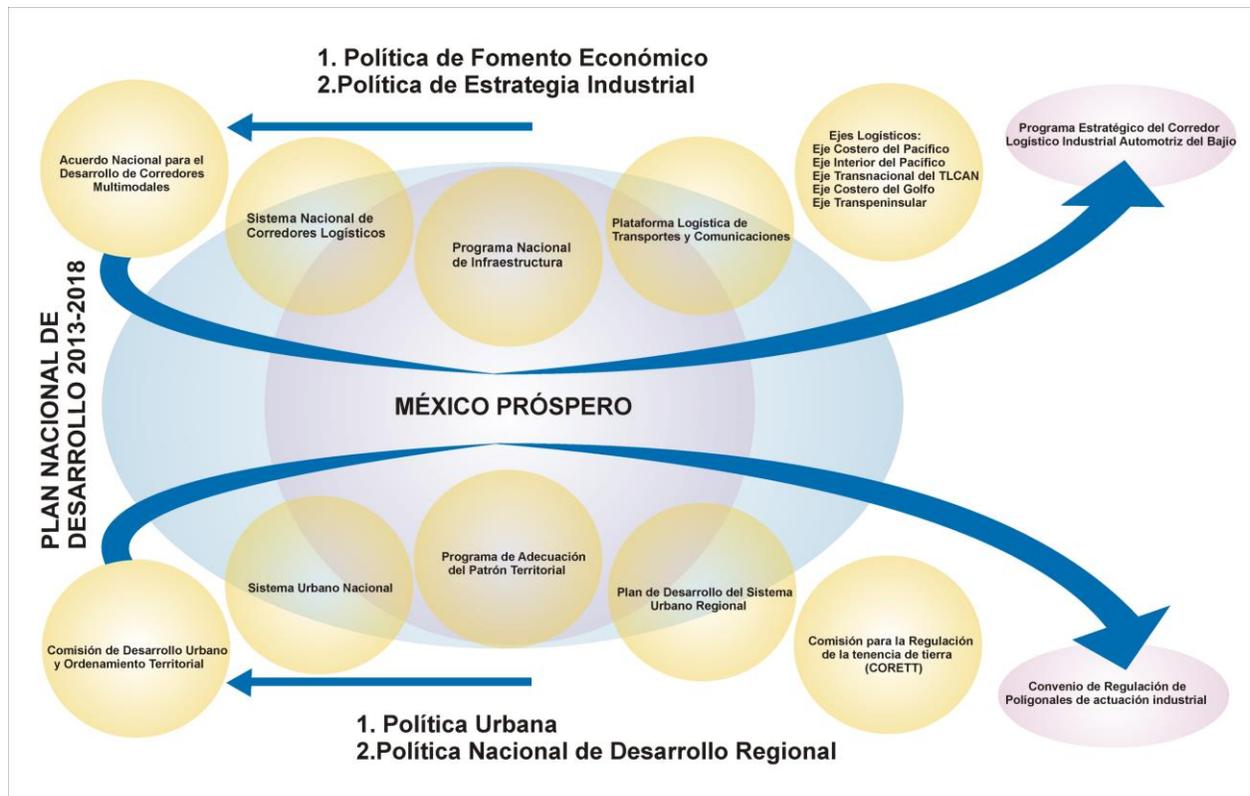
En este sentido, la comunicación e integración y la coordinación de llevar a cabo una Política Estratégica Regional del Sistema Nacional de Corredores Logísticos proporcionando a los núcleos rurales una vocación económica, que sea complementaria a otros núcleos urbanos y buscando dar certidumbre a las inversiones nacionales y extranjeras que potencialmente vendrían a instalar su soporte material a fin de ubicar y condicionar adecuadamente, para

complementar sus actividades industriales y de servicios logísticos comerciales, tal integración buscaría mayor competitividad ante los entornos globales.

El PND manifiesta la dimensión internacional de la estrategia de gobierno y la cooperación con otros países, la promoción económica, las negociaciones comerciales de los diferentes sectores productivos, ofreciendo nuestro territorio numerosas oportunidades, entre ellas considero que los corredores logísticos, y la conformación del sistema de infraestructura intermodal permiten instalar centros logísticos, planteando retos en el ámbito de competencia de intercambio comercial, logística empresarial, planeación urbana y regional, etc., requieren de una gestión territorial rigurosa, racional y profesional para determinar un ordenamiento sobre los corredores logísticos, por ello, la importancia del Programa Nacional de Infraestructura como pieza clave para incrementar la competitividad de la nación y dinamizar el intercambio comercial, y transformar nuevas áreas regionales, destacando la importancia de acelerar el crecimiento económico para construir un México Próspero, promoviendo una estrategia de participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, articulando la participación de los gobiernos estatales y municipales para impulsar proyectos de alto beneficio social, que contribuyen a incrementar la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria para elevar la productividad de la economía y apoyando el desarrollo de infraestructura con una visión de largo plazo basada en tres ejes rectores: I) desarrollo regional equilibrado, II) desarrollo urbano y III) conectividad logística, (ver esquema: PND 2013-2018).

Por lo tanto, una estrategia incluye una instrumentación precisa en las atribuciones y la viabilidad en su ubicación geográfica, lo que implica la formulación de propuestas concretas en torno a las relaciones de obtener y promover el fortalecimiento de la capacidad administrativa y financiera de los municipios para proporcionar un territorio que trace una poligonal de actuación, a partir de la actualización del marco jurídico y de proyectos viables como interceptores a los

ejes logísticos, fomentando el fortalecimiento al desarrollo industrial tecnificado disponiendo de una infraestructura básica necesaria, sin degradar las condiciones ambientales de la zona e integrando un sistema de enlace interurbano que, en concordancia con la estructura del municipio logre una integración territorial con los usos de suelo permitidos para su urbanización.



Fuente: Elaboración propia

Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad. Evaluar las necesidades de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desarrollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas y la conectividad regional y mesoregional. Sector carretero: Consolidar y/o modernizar los ejes troncales transversales y longitudinales estratégicos, y concluir aquellos que se encuentren pendientes; Modernizar las carreteras interestatales; Realizar obras de conexión y accesos a nodos logísticos que favorezcan el tránsito intermodal.

Sector ferroviario: Construir nuevos tramos ferroviarios, libramientos, acortamientos y relocalización de vías férreas que permitan conectar nodos del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.

Sector marítimo-portuario: Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno; Mejorar la conectividad ferroviaria y carretera del sistema portuario; Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía; Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.

Sector aeroportuario: Desarrollar los aeropuertos regionales y mejorar su interconexión a través de la modernización de la Red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, bajo esquemas que garanticen su operación y conservación eficiente, así como su rentabilidad operativa. Estas estrategias conjuntamente con las líneas de acción deben ponderar programas regionales debiendo proceder por una estructuración del territorio hacia un modelo regional derivándose una Política Estratégica Regional del Sistema Nacional de Corredores Logísticos concertando un estudio empírico y longitudinal que evalúe las transformaciones productivas y dinámicas territoriales, determinando la autorización de cambios de uso de suelo y permisos de construcción para otorgar las licencias para uso industrial.

Los clústers industriales representan un eslabón determinante dentro del proceso de atracción de nuevas inversiones, pero sobre todo ofrecen ventajas en cuanto al papel que juegan en los

nuevos patrones de localización, el uso racional de los recursos naturales, y la certeza en la tenencia de la tierra y la calidad de los servicios, insertando un vector geográfico logístico internacional.

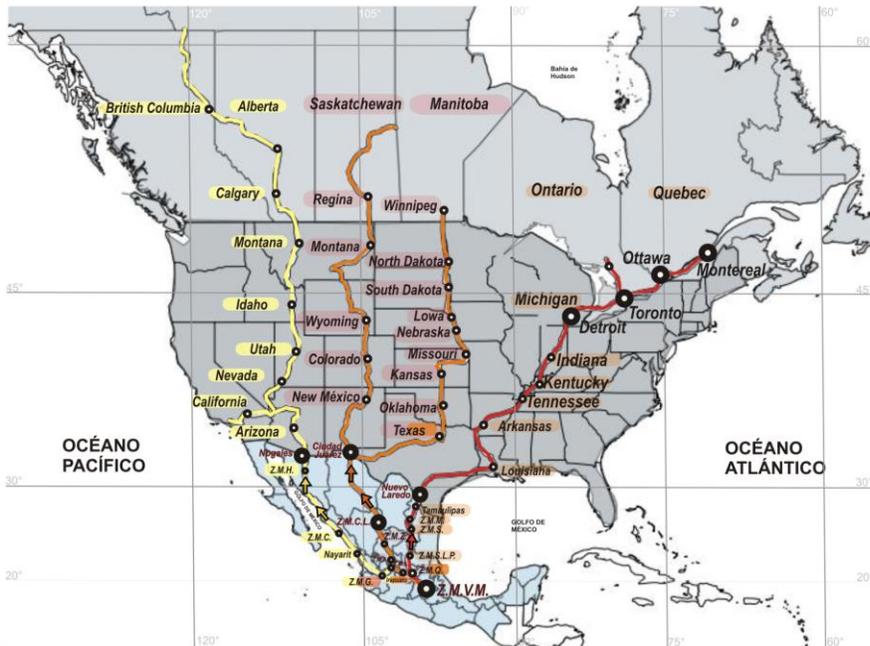
De ahí la importancia del Plan Nacional de Desarrollo reafirmando el compromiso con los tratados de libre comercio acordados, la movilidad de capitales, y su regulación y promoción por parte del Estado en el proceso de aplicación de políticas estratégicas del desarrollo industrial mediante el Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales para incentivar y promover que las autoridades municipales armonicen sus programas de desarrollo de acuerdo a la política nacional, así como la suma de la participación de instituciones públicas, privadas y sociales, reconociendo a los Programas de Desarrollo Regional como un instrumento de carácter programático, estableciendo un marco referencial para el desarrollo integral de la región definiendo los lineamientos generales y los ámbitos de acción para dar certidumbre a las inversiones que potencialmente vendrían a instalar sus clústeres industriales en algún municipio.

CORREDORES LOGÍSTICOS

Las administraciones públicas asumen un nuevo reto por los escenarios actuales insertándose en la apertura del TLCAN y el Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales, y el proceso de urbanización industrial del Programa Nacional de Ciudades Industriales, es decir, el desarrollo de la logística de la producción, distribución, trabajo y el producto de calidad de las mercancías, siendo un componente más de los tratados comerciales. En este contexto marcado por la apertura comercial, las unidades económicas o empresas de un país han adquirido un perfil trasnacional basando su éxito en la exportación. En el mosaico mundial de espacios con diferentes niveles y clases de interacción, las naciones, sus comunidades locales y regionales se enfrentan a situaciones que replantean las bases de su desarrollo y su

permanencia. Las nuevas determinaciones externas generan relaciones de competitividad y oportunidades que multiplican los vínculos ínter territorial y recrean figuras territoriales más complejas y dinámicas. Es la escala de medición territorial del soporte material de los centros logísticos que responden al dimensionamiento global para todos los lugares, teniendo todos los lugares la capacidad para incorporar una lógica de carácter global de empresas transnacionales y nacionales, de las cuales se deduce un proceso de integración de territorios mesoregionales, regionales y metropolitanos.

Estas diversas regiones se vuelven espacios estratégicos ya que representan los umbrales de influencia para extender los mercados y desplegar nuevas inversiones, fortaleciendo la creación de redes territoriales de carácter exógeno. Así se observa que las zonas fronterizas y otras regiones están llevando a cabo funciones cualitativamente diferentes a las que realizaban en el pasado, transitando hacia una dinámica y forma organizativa territorial para generar un sistema de infraestructura intermodal, al analizar el pronóstico de carga, la demanda y las necesidades de los operadores portuarios, así como las últimas tendencias del sector, se puede mencionar que el tráfico de contenedores en México y el mundo aumentará como consecuencia del crecimiento de la economía mundial, (ver mapa: Contexto Internacional).



CONTEXTO INTERNACIONAL

| | |
|---|------------------|
| EXTENSIÓN TERRITORIAL DE CANADÁ | 9.985.000 KM² |
| EXTENSIÓN TERRITORIAL DE ESTADOS UNIDOS | 9.857.300 KM² |
| EXTENSIÓN TERRITORIAL DE MÉXICO | 1.973.000 KM² |
| EXTENSIÓN TERRITORIAL TOTAL | 21.815.300 KM² |
| POBLACIÓN DE CANADÁ | 35.158.300 hab. |
| POBLACIÓN DE ESTADOS UNIDOS | 318.582.000 hab. |
| POBLACIÓN DE MÉXICO | 112.322.757 hab. |
| POBLACIÓN TOTAL | 466.063.057 hab. |

SIMBOLOGÍA

- LIMITE ESTATAL
 - EJE COSTERO DEL PACÍFICO
 Guía. Eje costero del Pacífico
 - EJE INTERIOR DEL PACÍFICO
 Guía. Eje interior del Pacífico
 - EJE TRANSNACIONAL TLCAN
 Guía. Eje transnacional TLCAN
 - PUNTOS DE REFERENCIA
- Z.M.V.M. Zona Metropolitana del Valle de México
 - Z.M.Q. Zona Metropolitana de Querétaro
 - Z.M.G. Zona Metropolitana de Guadalajara
 - Z.M.H. Zona Metropolitana de Hermosillo
 - Z.M.L. Zona Metropolitana de León
 - Z.M.A. Zona Metropolitana de Aguascalientes
 - Z.M.Z. Zona Metropolitana de Zacatecas
 - Z.M.C. Zona Metropolitana de Culiacán
 - Z.M.S.L.P. Zona Metropolitana de San Luis Potosí
 - Z.M.M. Zona Metropolitana de Monterrey
 - Z.M.S. Zona Metropolitana de Saltillo
 - Z.M.C.L. Zona Metropolitana de la Comarca Lagunera

Realizó Dr. Tonahtic Moreno Codina
 Lic. Aida Alejandra Carrillo Arredondo



ESCALA TERRITORIAL GEOECONÓMICA

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI) 2013, SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) 2014, FORO NACIONAL: COMERCIO EXTERIOR Y LOGÍSTICA; IMPULSOS PARA LA COMPETITIVIDAD, MULTIMODALISMO E INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA (2007).



La política económica portuaria en México se concentra en incrementar la infraestructura portuaria, sobre todo la capacidad de manejo de contenedores, fomentar la competitividad, promover los puertos con vocación turística e industrial estimular las inversiones nacional e internacional en el sector productivo automotriz para promover la cooperación entre las terminales portuarias del pacífico mexicano y los puertos internacionales, firmaron un acuerdo para mejorar la eficiencia y la seguridad en la infraestructura de transporte marítimo.

En el marco del TLCAN y los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica determinan una conectividad internacional, nacional, mesoregional, regional y subregional pudiendo apreciar que todavía falta una mayor participación y cooperación entre las regiones para que se vean fortalecidas a favor del desarrollo económico regional y resolver los

problemas de inequidad social que subsisten, así como para satisfacer las demandas de una población creciente, y problemas urbanos metropolitanos más complejos y con una mayor participación y capacidad de gestionar territorialmente sobre los corredores logísticos y su interacción con los núcleos urbanos, reconociendo la falta de conectividad que no se ha trabajado en conjunto mediante la aplicación de políticas estratégicas regionales; con un carácter interno persistente de organismos e instituciones gubernamentales con una intervención de aplicación de acciones concertadas en las regiones que conforman nuestro territorio nacional.

El Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales expresa profundas disparidades regionales y sectoriales en México que se adapta en tiempos diferenciados, con resultados heterogéneos, con una difícil integración al Sistema Nacional de Corredores Logísticos y el Sistema Urbano Nacional, las carencias de nuestra infraestructura, y sobre todo de las desigualdades que presentan las cabeceras municipales y su conectividad con el sistema carretero como articulador y la falta de integración con los programas de desarrollo social, dando una mayor prioridad a los programas de adecuación del patrón territorial sobre los ejes carreteros emplazando parques industriales, complejos industriales, tecnoparques, puerto interior, interpuertos, centros de innovación y tecnología digital (ciudades inteligentes), que no tienen contemplados en sus programas de desarrollo regional y de instrumentos regulatorios para fomentar y regular la inversión privada de empresas transnacionales tecnificadas con estándares de diseño internacional determinando un consumo territorial de 400 a 500 hectáreas sobre el corredor cuya operatividad y eficiencia logística del sistema intermodal de transporte están enmarcadas dentro de un carácter exógeno.

Este escenario está propiciando también cambios en el proceso de ocupación y de organización del territorio concibiendo transformaciones productivas y dinámicas territoriales sobre todo en

los corredores logísticos por su posición geográfica regional, sirviéndose del enlace de varios trayectos por los que pasan muchas de las cargas dirigidas a los distintos puertos, 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.

CORREDOR LOGÍSTICO INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ DEL BAJÍO

El Eje Interior del Pacífico, sobre la Carretera Federal No. 45 México-Querétaro en el entronque del Libramiento Querétaro-San Luis Potosí en el municipio El Marqués, Qro., en la localidad urbana El Colorado, donde convergen la desviación de dos corredores logísticos, reflejando dos trayectorias de una secuencia espacial con un mismo patrón territorial en el Eje Transnacional del TLCAN y el Eje Interior del Pacífico localizando clústeres industriales en las inmediaciones de áreas de cultivo, áreas ejidales, haciendas, asentamientos irregulares, localidades rurales, urbanas, zonas conurbadas y metropolitanas propensas hacer detonadores de proyectos por los desarrolladores empresariales inmobiliarios, (ver mapa: Contexto Mesoregional); siendo fundamental llevar a cabo un estudio de la comprensión de las realidades urbanas y del desarrollo regional, que se manifiestan mediante una movilidad intermodal sobre el tejido urbano social, es decir, el dimensionamiento de contar con una Terminal Intermodal de Carga, ubicada al interior del Polo de Desarrollo Industrial Sur de Aguascalientes, por su ubicación geográfica contempla la interacción con el Corredor Logístico Industrial Automotriz del Bajío (CLIAB) mediante un trayecto de 26.5 Km. por la Carretera Federal No. 45 Aguascalientes-México llegando hasta la Zona Metropolitana de Querétaro constituida por 14 parques industriales.



ESCALA TERRITORIAL GEOECONÓMICA

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA. (INEGI) 2013, SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) 2014.



CONTEXTO MESOREGIONAL

| | |
|--------------------------------------|-----------------------------|
| EXTENSION TERRITORIAL DE MEXICO..... | 1,973,000 km ² . |
| POBLACION DE SONORA..... | 2,662,460 hab. |
| POBLACION DE SINALOA..... | 2,767,761 hab. |
| POBLACION DE NAVARIT..... | 1,084,979 hab. |
| POBLACION DE GUANAJUATO..... | 5,486,372 hab. |
| POBLACION DE AGUASCALIENTES..... | 1,184,996 hab. |
| POBLACION DE JALISCO..... | 7,350,682 hab. |
| POBLACION DE ZACATECAS..... | 1,490,668 hab. |
| POBLACION DE DURANGO..... | 1,832,934 hab. |
| POBLACION DE CHIHUAHUA..... | 3,406,465 hab. |
| POBLACION DE SAN LUIS POTOSI..... | 2,585,518 hab. |
| POBLACION DE TAMAUlipAS..... | 3,268,554 hab. |
| POBLACION DEL ESTADO DE MEXICO..... | 15,175,862 hab. |
| POBLACION DE MEXICO D.F..... | 8,851,080 hab. |
| POBLACION DE QUERETARO..... | 1,827,937 hab. |
| POBLACION TOTAL..... | 63,429,746 hab. |

SIMBOLOGÍA

- LIMITE ESTATAL
- EJE COSTERO DEL PACÍFICO
Guía. Eje costero del Pacífico
- EJE INTERIOR DEL PACÍFICO
Guía. Eje interior del Pacífico
- EJE TRANSNACIONAL TLCAN
Guía. Eje transnacional TLCAN
- Corredor Logístico Automotriz del Bajío 242.5 km
- Corredor Logístico Industrial Noreste 230.5 km
- CIUDADES FRONTERIZAS
- Z.M.V.M. Zona Metropolitana del Valle de México
- Z.M.Q. Zona Metropolitana de Querétaro
- Z.M.G. Zona Metropolitana de Guadalajara
- Z.M.H. Zona Metropolitana de Hermosillo
- Z.M.L. Zona Metropolitana de León
- Z.M.A. Zona Metropolitana de Aguascalientes
- Z.M.Z. Zona Metropolitana de Zacatecas
- Z.M.C. Zona Metropolitana de Culiacán
- Z.M.S.L.P. Zona Metropolitana de San Luis Potosí
- Z.M.M. Zona Metropolitana de Monterrey
- Z.M.S. Zona Metropolitana de Saltillo
- Z.M.C.L. Zona Metropolitana de la Comarca Lagunera
- CONECTIVIDAD - ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL (FEDERAL-SCT)
- ★ TERMINALES DE CONTENEDORES
- 1 Aguascalientes 2 Silao 3 Celaya 4 Querétaro
- 5 San Luis Potosí 6 Altamira 7 Tampico 8 Tuxpán
- 9 Guadalajara 10 Manzanillo 11 Lázaro Cárdenas

Realizó Dr. Tonahtuic Moreno Codina
 Lic. Aida Alejandra Carrillo Arredondo

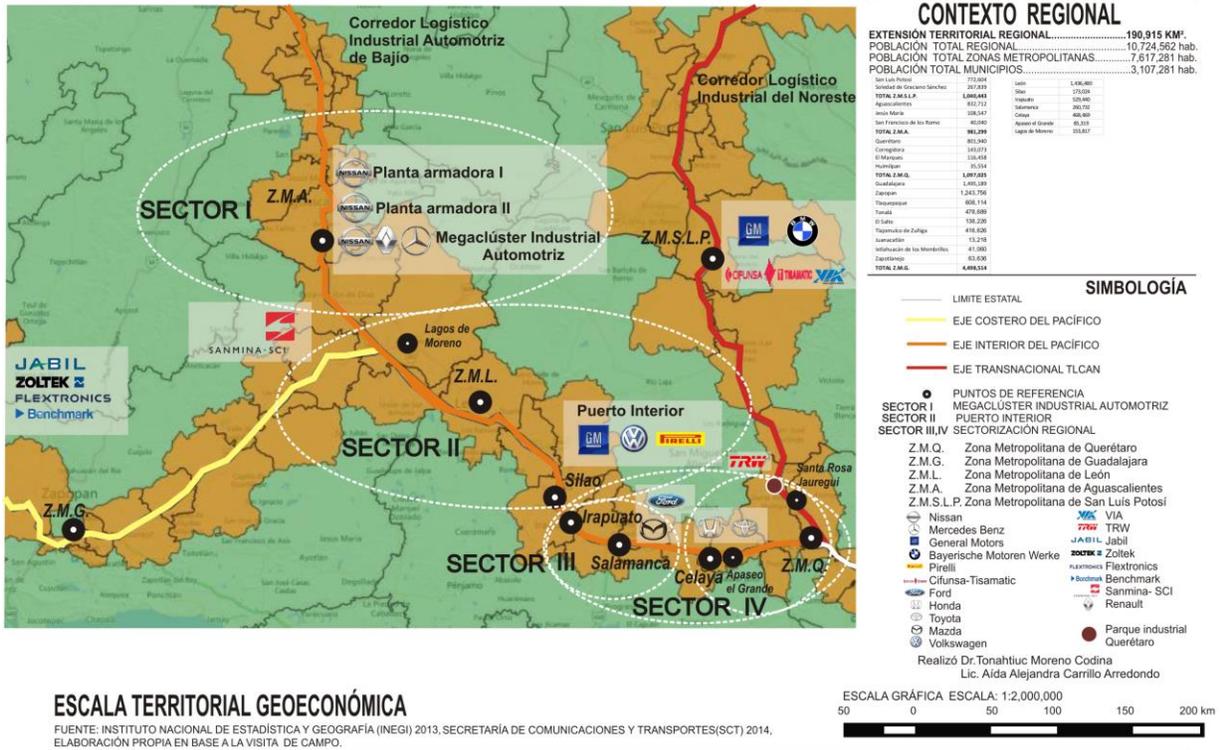
ESCALA GRÁFICA ESCALA: 1:11,500,000
 250 0 250 500 750 1000 km



La región del Bajío asume un carácter “emblemático” debido al CLIAB, y por la propuesta del Megaclúster Automotriz: Daimler Mercedes Benz y Renault Nissan en el 2014, acentuando las condiciones de un sistema de infraestructura logística intermodal con transformaciones productivas y dinámicas territoriales. Existe una alianza estratégica entre estos corporativos desde el 2010, con un eslogan de mercadotecnia a nivel mundial: “*megaclúster*”, dando un sello distintivo del modelo de ciudad-región, con la expectativa de invertir 1,360 mdd, y 5,700 empleos con una productividad de 3,000 mil unidades, generando costos más bajos a través de la asociación, contribuyendo a acelerar el desarrollo y la eficiencia de los mismos, con lo que se potencia a 100 empresas de proveedores en Aguascalientes.

El Polo de Desarrollo Industrial Sur de Aguascalientes, conformado en primera instancia por la Ciudad Industrial posteriormente al paso de la Planta Automotriz Nissan hasta llegar al “Megaclúster Automotriz Daimler Mercedes Benz y Renault Nissan”, manteniendo una dualidad de conectividad hacia el norte con la Comarca Lagunera hasta la ciudad fronteriza de Ciudad Juárez; hacia el sur siguiendo una trayectoria lineal por el Estado de Guanajuato se localiza el “Puerto Interior Silao: Volkswagen–Pirelli” continuando por Complejo Manufacturero Automotriz General Motors; siendo dos emblemáticos emplazamientos de plataformas logísticas intermodales, más adelante se localiza el Parque Industrial Castro del Río, la Planta de Transmisiones Automotrices Ford y el Parque Industrial Apolo en Irapuato; estableciendo un vínculo con el Complejo Industrial Automotriz Mazda en Salamanca; continuando en el trayecto se localiza la Ciudad Industrial de Celaya y el Complejo Industrial Automotriz Honda; y enseguida el Parque Industrial Amistad del Bajío.

Continuando hasta la Planta de Ensamble Automotriz Toyota en Apaseo el Grande manteniendo la entidad una vocación regional del sector automotriz y una conectividad con el Parque Industrial Querétaro. Abarcando una extensión de 242.5 Kms. en un tiempo promedio de 3 hrs. 45 min., convirtiéndose en un corredor logístico que impulsa el desarrollo económico regional y territorial, con una vinculación de intercambiando de materias primas, servicios, mercancías, dotando al mercado de bienes y servicios para satisfacer necesidades de estándares internacionales de productos manufacturados de calidad, (ver mapa: Contexto Regional).



ESCALA TERRITORIAL GEOECONÓMICA

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI) 2013. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES(SCT) 2014. ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A LA VISITA DE CAMPO.



El Primer Complejo Automotriz Nissan, situado a 2 kms al sur de la Ciudad Industrial, comprende cerca de 200 hectáreas cuenta con plantas para producir motores, equipos de transmisión, autopartes y vehículos terminados. Cuenta además con oficinas administrativas, planta de tratamiento de aguas, una pista de pruebas de manejo, generación de energías alternas, áreas para descanso, recreación y vestidores para los trabajadores. Las actividades de esta empresa comienzan a finales de 1981, cuando se colocó la primera piedra de la planta de aluminios, para iniciar operaciones 11 meses más tarde. A partir de 1989, se tienen planes de expansión de mayor alcance; así, en noviembre de 1992, Carlos Salinas de Gortari inaugura la planta de ensamblaje, armado y pintura (Geyer, s/f). Siendo una de las más importantes aperturas de negocios de la Región Centro Occidente con la manufactura de motores, componentes y estampados abrió paso a un Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior, como Centro Motriz para la Desconcentración Industrial (1984-1988), las

primeras instalaciones fabriles produciendo motores y componentes, ya que en 1992 se constituyera la armadora de automóviles buscando el mercado de Norteamérica con el apoyo de las reglas de origen en la producción para exportación.

El Segundo Complejo Automotriz Nissan, consta de 198,637.20 m² construidos, desplantados en una extensión superficial de 434.62 hectáreas. Cuenta con Uso de Suelo para fines industriales y de servicios autorizado por la Secretaría de Desarrollo Urbano del Municipio de Aguascalientes. (Gobierno Municipal de Aguascalientes, Secretaria de Desarrollo Urbano Municipal (GMA-SEDUM, 2012), dentro del marco del Plan Nacional de Desarrollo dando continuidad a ofertar e incentivar las inversiones extranjeras el emplazamiento de la segunda planta y la autorización de la obras de urbanización del condominio Parque Industrial de Logística Automotriz (PILA), reflejan los resultados de las acciones del TLCAN, enmarcando el desarrollo industrial sur de Aguascalientes⁴, con una inversión estimada de 2,000 millones de dólares, generando 12,500 empleos conformados por una poligonal de 460 hectáreas, accediendo a nuevos mercados de exportación con la Alianza del Pacífico y el Acuerdo de Asociación Transpacífica.

El TLCAN intenta atraer recursos financieros frescos del exterior para incentivar la generación de empleos permanentes, remunerados satisfactoriamente, aportar tecnologías de punta a la planta industrial, motivar los ánimos exportadores para lograr mayor y mejor eficacia competitiva en las transacciones de bienes y servicios globales (Poder Ejecutivo Federal, 1989, pag. 88). El Programa, en el rubro del desarrollo urbano-rural, indica la conveniencia de una planeación estratégica integral que caracterice las funciones, usos, cualidades, aptitudes, fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas para un despliegue óptimo de los

⁴Acosta, Collazo A., Layuno Rosas M. (2013) *Convergencias del Diseño y de la Construcción III*, Arquitectura, Ingeniería Civil y Urbanismo, Infraestructura, Patrimonio y Territorio, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Aguascalientes, Ags. pp.422 a 468.

potenciales de la zona y alojar los trabajos encaminados a la descentralización concertada ciudadana de las inversiones públicas y privadas generadoras de empleos, proyectos nuevos más productivos y competitivos e impulsar el ámbito metropolitano hacia estadios de niveles privilegiados en el mercado global (GEA-Reynoso, 2010, pág. 37).

La conurbación prevista para el Polo de Desarrollo Industrial Sur impulsada por la consolidación del PILA inmueble propiedad del Fideicomiso Desarrollos Industriales de Aguascalientes. Fraccionamiento tipo industrial autorizado bajo el régimen de propiedad en condominio por la CEDU clasificándolo como Condominio Especial Tipo Industrial el día 13 de abril de 2012. Consta de 1'068,900.00 m². Se determinaron 847,752.62 m² como área vendible distribuida en 21 predios, y el Complejo Automotriz NISSAN II, demandará urbanización y ocupación acelerada de las áreas existentes entre los asentamientos industriales y los urbanos con la consiguiente transformación de la tierra de uso agrícola en suelo potencialmente urbano que requiere ser planificado oportunamente (Ortiz, 2001, pág. 237).

Aguascalientes cuenta con 12 Parques Industriales Públicos, 5 Parques Privados y 2 Parques Industriales Municipales. Con una Terminal Intermodal, a 8 Kms de distancia de Peñuelas, misma que se conecta con la Planta Armadora Nissan. La Terminal Intermodal mantiene una distancia de 626 kms, con un tiempo de 7 hrs. y 6 min. hacia el Pto Lázaro Cárdenas, Mich., y a 507 Km, en un tiempo de 5 hrs. y 54 min. al Pto. de Manzanillo Col, mientras que a 573 kms en un tiempo de 7 hrs. y 21 min. hacia el Pto. de Altamira, Tampico, Tamps, y en un recorrido de 851 en 9 hrs. y 25 min. al Pto de Veracruz. Dentro del Polo de Desarrollo Industrial Sur se localiza la terminal aeroportuaria a una distancia de 8 Kms a sólo 10 min. del megaclúster, el Estado de Aguascalientes se conecta por medio del CLIAB al Parque Colinas de Lagos, municipio de Lagos de Moreno, Jal., a 84 Kms de distancia en un recorrido de 40 min.

Ubicado en Peñuelas el magaclúster gracias a la alianza Renault-Nissan-Daimler conformó una nueva entidad de negocio para producir vehículos de lujo en México; integrándose en un solo espacio con el complejo industrial automotriz Nissan II, se ubicará sobre un terreno de 110 has y producirá anualmente en sus inicios 300 mil unidades de vehículos en el año 2017 y una de las marcas exportará en el 2018 el 97% de sus unidades de producción. Se Contribuye con la plena consolidación de un liderazgo global de empresas transnacionales; se contempla la utilización de 6 mil toneladas de acero, y contará con una reserva ecológica en la que se instalará trotapistas y plantas de tratamiento de agua, reforzando la política del medio ambiente.

Mientras el Parque Colinas de Lagos llega otra alianza de cuatro empresas alemanas del sector automotriz que, en conjunto invertirán 200 millones de dólares y generarán mil empleos entre los años 2016 y 2017; como un polo de atracción para los inversionistas ofreciendo infraestructura, conectividad, ubicación, mano de obra calificada, consolidando al CLIAB como una secuencia espacial del sector productivo automotriz, adicionalmente se concretó una inversión de 10 millones de dólares para la ampliación de una empresa ferroviaria que ya tiene presencia en la entidad. Lo anterior tendrá un impacto positivo en la plusvalía de los terrenos aledaños.

El magaclúster ofrecerá trabajo a 2,000 personas, con un total de empleos de 3,600 de manera directa con el inicio de las operaciones. Sumados a los empleos que generan Nissan y Jatco en su conjunto darán un total de 16 mil. Con ello Aguascalientes se convertirá en un vector geográfico global en el CLIAB, consolidando el sector industrial automotriz en México, en el mercado interno y externo de exportaciones, proyectándose en los próximos 30 años como un centro de producción y proveeduría automotriz más importante de América Latina.

La nueva planta está localizada a un costado de la Planta Nissan II, ubicada al sur de la entidad, concretamente en terrenos ubicados por la localidad de Peñuelas y muy cerca del Parque Industrial Logístico Automotriz (PILA) en las cercanías se ubican las localidades con sus habitantes respectivos, San Antonio de Peñuelas 832,712; El Refugio de Peñuelas 1,473; Buenavista de Peñuelas 1,473; Peñuelas (El Cenegal) 1,472 Jesús Gomez Portugal 9,339 ; San Francisco de los Romo cabecera 35,769; Pabellón de Arteaga Cabecera 41,862; Rincón de Romos cabecera 27,988; La punta localidad 2,197; Cosío cabecera 15,042; El Salero localidad 1,074 y la Zona Metropolitana de Aguascalientes con 968,119 personas que inscriben y dimensionan una periferia dentro del proceso de crecimiento urbano industrial que actualmente cobra un significado especial por las nuevas formas de apropiación y uso del espacio urbano como un proceso de segregación espacial y fragmentación física territorial de una expansión urbana dispersa con localidades rurales y urbanas y la aparición de asentamientos irregulares con condiciones de irregularidad e ilegalidad que no hace posible que las autoridades correspondientes brinden los servicios básicos como agua o electrificación, además de carecer de servicios de urbanización como drenaje o alumbrado público.

CONCLUSIONES

El CLIAB es una estructura territorial con una diversidad de sectores productivos, acentuando las transformaciones productivas y dinámicas territoriales. La investigación coadyuva en el conocimiento técnico-jurídico inherente a las obras de urbanización y edificación y valorar la importancia del derecho urbano y de las políticas públicas. A partir de aspectos significativos vertidos en planes y programas de desarrollo y la legislación urbana, visualizando los órdenes y modalidades constitutivas de la práctica técnico-jurídico urbana sí se reflejaba el cumplimiento de la normativa aplicable a los espacios producidos para el desarrollo de las actividades industriales. Los Planes y Programas de Desarrollo Urbano de Aguascalientes se observa que la extensión y ocupación del territorio sobre el corredor logístico en los mergenes derecho e

izquierdo existe una concentración de actividades industriales, de comercio y servicios, generándose con ello una movilidad rectilínea, sin embargo, las acciones y estrategias planteadas en los planes así como la materialización de ellas a través de las autorizaciones de cambios de uso de suelo son por intereses político, sin llevar a cabo una consulta ciudadana, dando lugar al desaprovechamiento de áreas susceptibles a otras actividades económicas, de igual forma se aprecian segmentos continuos y discontinuos presentando una dispersión de localidades rurales y urbanas con una ausencia de referentes comunes en su trazado y predisposición de integración con el tejido urbano, y sin definir con claridad áreas de conservación y preservación existentes en los márgenes del corredor, reflejando una predisposición y carencia de planeación, sin embargo, en lo poligonos industriales la plusvalía del suelo tiene un papel primordial como elemento regulador y reproductor de la apropiación y sectorización del territorio, este proceso a configurado a un corredor logístico con transformaciones que han significado áreas integrales regionales y una discontinuidad continua de predisposición de servicios urbanos.

BIBLIOGRAFÍA

Asuad Sanén, N. (2001) Economía regional y urbana: Introducción a las teorías, técnicas y metodologías básicas. México: AEFÉ, BUAP y Colegio de Puebla.

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.

Garza Villarreal, Gustavo. (1983). Desarrollo Económico y Políticas Urbano-Regionales en México 1900-1982. El Colegio de México. Demografía y Economía. Vol. 17, N° 2.

Geyer, A. (s/f). Aguascalientes State Successfull Stories. Mexican Investment Board. Comisión Estatal de Desarrollo Económico y Comercio Exterior.

Gobierno del Estado de Aguascalientes-Reynoso Femat, Luis Armando. (2010). Programa de la Zona Metropolitana de Aguascalientes-Jesús María-San Francisco de los Romo. Versión Digital.

Gobierno Municipal de Aguascalientes-Secretaria de Desarrollo Urbano Municipal [GMA-SEDUM] (2012). Constancia de Alineamiento y Compatibilidad Urbanística. N° 20120501634. Ags.

Hiernaux Nicolas, D. (1991) “En la búsqueda de un nuevo paradigma regional”, en: Nuevas Tendencias en el Análisis Regional Blanca R. Ramírez V., (comp.), México: Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco, pp. 33-48.

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.

Neil Brenner and Nik Theodore (2000), Spaces of Neoliberalism; Urban Restructuring in North America and Western Europe, Oxford/ UK: Blackwell Publishers Ltd.

Ortiz, J. (2001). Sociedad y Desarrollo Urbano en Aguascalientes. Aguascalientes, Ags: UAA.

Poder Ejecutivo Federal, S. (1989). Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. México: Talleres Gráficos de la Nación.

Ramiro Fernández, Víctor (2001), “Estrategias de desarrollo regional bajo el nuevo escenario local-global: revisión crítica de sus potencialidades y límites”, Estudios Urbanos Regionales, vol. 27, núm. 28, Santiago de Chile.