

LECTURA DE LA ESTRUCTURA ESPACIAL DE LA PERIFERIA REGIONAL DE PUEBLA-VALLE SERDÁN Y LA URBANIZACIÓN NEOLIBERAL DE LA PLANTA ARMADORA AUTOMOTRIZ AUDI

*Tonahtuic Moreno Codina*¹

*María Isabel Castillo Ramos*²

*Pedro Leobardo Jiménez Sánchez*³.

RESUMEN

Las acciones del Plan de Política Industrial Regional 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 el corredor Amozoc-Perote, con la disposición de los cambios de uso del suelo a lo largo de la secuencia espacial y más aún posicionado en los márgenes del eje carretero el emplazamiento de parques industriales para las empresas transnacionales de autopartes que permitan garantizar tanto la agilidad en el flujo de los procesos, como la integridad de bienes y servicios de las transacciones comerciales, sin dar prioridad al desarrollo social en la periferia regional de Puebla-Valle Serdán.

El objetivo de revisar las políticas estratégicas industriales y los instrumentos de planeación regional y exponer el comportamiento de los procesos de ocupación y organización del territorio y las transformaciones productivas del emplazamiento de la planta armadora automotriz Audi. El método empleado fue el enfoque analítico teórico de los “polos de crecimiento”, basado en la divergencia interregional, a fin de comprender de manera holística la urbanización neoliberal del territorio donde se ubica la secuencia espacial del corredor y la planta, utilizando técnicas cartográficas y el apoyo de imágenes satelitales, complementado con investigación documental y trabajo de campo.

Los resultados en el tramo que comprende el corredor están re-orientando una reconfiguración territorial para el desarrollo económico industrial, careciendo de un método de prospectiva regional, en grandes extensiones bajo el régimen de propiedad ejidal y comunal, siendo la Ley Agraria la que otorga a este tipo de tenencia facultades potenciales importantes, como la posibilidad de que las parcelas y las tierras de uso común celebren cualquier tipo de contrato o asociación para su aprovechamiento; induciendo el suelo mixto sobre todo en áreas agrícolas y praderas. Las conclusiones versan sobre el desarrollo regional, que está ligado a un proceso de industrialización, respondiendo a la lógica impuesta por la reproducción del capital inmobiliario industrial, a través del modo de producción capitalista; como resultado y reflejo del comportamiento de la dimensión espacial de la economía global imperante, impuesta por los corporativos globales automotrices y de autopartes, determinando una urbanización neoliberal.

Palabras clave: *corredor, planta armadora automotriz, urbanización neoliberal.*

¹ Doctor en Urbanismo del Departamento de Teoría y Métodos del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, tonahtuic@hotmail.com

² Doctora en Ciencias Económicas del Centro de Investigaciones Interdisciplinarias sobre Desarrollo Regional, CIISDER de la Universidad Autónoma de Tlaxcala, icastillor@hotmail.com

³ Doctor en Ciencias Sociales del Centro de Investigación y Estudios Avanzados en Planeación Territorial, CEPLAT de la Universidad Autónoma de Estado de México, pl_js@hotmail.com

Introducción

Teniendo como marco referencial el proyecto del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 que deberá responder a los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica, 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 mediante el Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales para incentivar y promover que las autoridades estatales y municipales armonicen sus programas de desarrollo de acuerdo a la política nacional, reconociendo que nuestro gran mosaico regional muestra una complejidad de problemas urbanos y regionales que presenta cada entidad federativa frente a los incipientes instrumentos urbanos de carácter programático.

En México existen regiones que han impulsado la construcción, modernización, expansión y mantenimiento de diferentes proyectos relacionados con infraestructura, para que las empresas de origen nacional y extranjero operen de forma competitiva, conformando una estructura productiva y una base territorial, siendo el fundamento esencial del modelo neoliberal la adecuación y modernización de los puertos, y los enlaces de vinculación por medio de los ejes logísticos, adecuando el Plan Nacional de Desarrollo dentro de una prospectiva global e incrementar la competitividad en la economía nacional, y mejorar la logística comercial, como estrategia para impulsar el desarrollo económico regional y territorial.

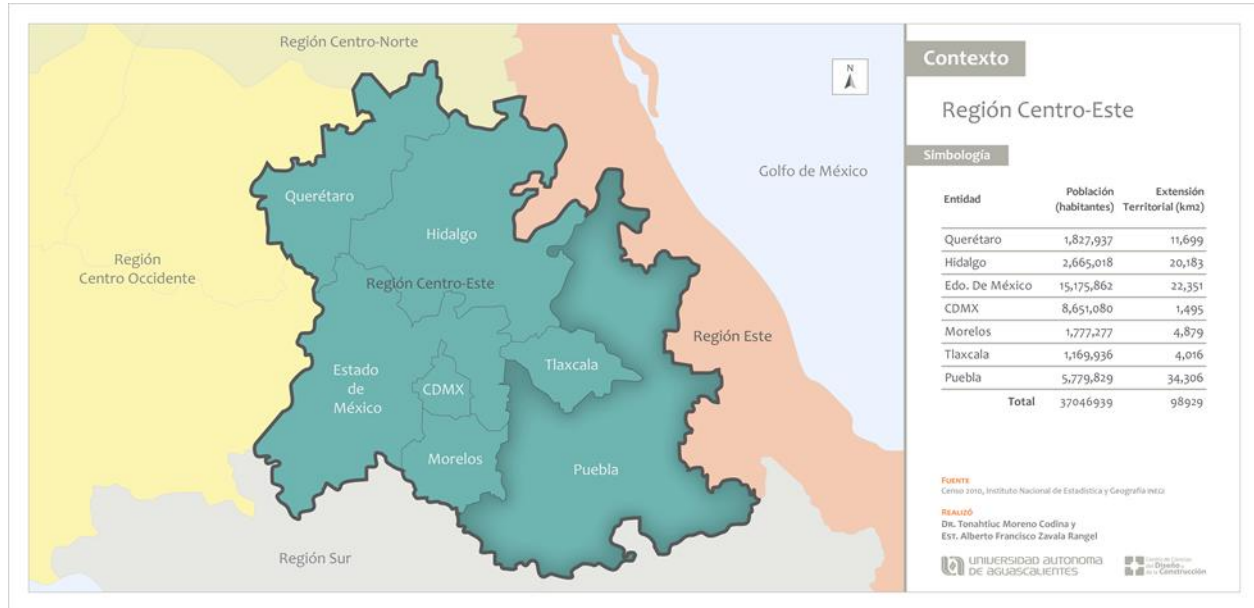
La intensa competencia que existe entre regiones, subregiones, microregiones y ciudades de cada entidad federativa, cuyas características comunes son la estructuración del espacio conformado por una base de una infraestructura urbana que debe adaptarse a los tiempo de cambio del slogan federal “Mover a México” sustentado por un Plan Nacional de Infraestructura, promoviendo una infraestructura de movilidad y conectividad, ágil, segura y oportuna, que acerque ciudades y poblados que interconecte a los centros industriales en menor tiempo y costo en los mercados nacionales e internacionales y sobre todo hacia los principales puertos, puertos interiores y las plantas armadoras automotrices adecuando y modernizando los medios y los sistemas de comunicación, siendo una tendencia de configurar un sistema regional polinuclear con las terminales intermodales de contenedores y las interrelaciones que existen entre las actividades económicas distribuidas en la geografía espacial regional .

En la región Centro-Este, cuenta con una población de 37,046.939 hab., en una extensión territorial de 98,929 Km2., integrando las entidades de Querétaro, Hidalgo, Edo. de México, CDMX, Morelos, Tlaxcala y Puebla (ver mapa 1), siendo una unidad territorial muy amplia y sus límites están constituidos por las unidades político administrativas, donde convergen la interacción con la región Centro-Occidente y otras regiones, mediante el contexto de una dinámica comercial de intercambio de bienes y servicios, transacciones comerciales y de materias primas, productos y de conexiones de corredores logísticos regionales para impulsar el desarrollo económico regional y territorial aplicando las acciones de la Política Estratégica Regional del Sistema Nacional de Corredores Logísticos; convirtiendo a las ciudades en protagonistas de intercambios de carga y descargas de mercancías desplazando la carga de contenedores, sobre los ejes transnacionales longitudinales, siendo una conexión entre las redes de producción y la distribución, dentro de una trayectoria pasando núcleos urbanos, zonas metropolitanas, contextualizando una sectorización de espacios dinámicos estratégicos y economías de gran escala de intercambio económico, reactivando el posicionamiento de poligonales de acción de comercio y servicios y polígonos industriales sobre el Corredor Logístico México-Puebla.

En el último decenio los mercados de producción y relocalización de nuevas inversiones han integrado e incrementando los flujos del transporte marítimo y fluvial enfocados por las negociaciones de nuevos

tratados comerciales conformando una integración económica de bloques comerciales y de enlaces transregionales en los puertos, desarrollándose cada vez más una eficiencia del desarrollo logístico del sistema intermodal de transporte.

MAPA 1: Región Centro-Este



Dando paso a una conectividad de tipo marítimo, terrestre, férreo y aéreo, ampliando el mercado de distribución de mercancías y un intenso intercambio de transacciones comerciales de bienes y servicios, materias primas, componentes tecnológicos, estableciendo una expansión de las principales proveedorías de autopartes automotriz hasta la consolidación de un sector manufacturero imprimiendo el sello del modelo neoliberal sobre la ciudad-región.

Estableciendo cláusulas que regulan los derechos de aduana y, en general, impuestos a pagar o exentos, en forma recíproca, por los productos de exportación e importación, contando con el incentivo del Estado, además de sostener acuerdos bilaterales y multilaterales con 44 países, lo que ha motivado a condicionar y adecuar internamente un sistema de infraestructura intermodal en cada ciudad, zona metropolitana o región facilitando a los corporativos globales automotrices emplazar sus plantas ensambladoras cercanas a los parques industriales, sobre los ejes transnacionales longitudinales o transversales y los bajos costos laborales y de operación, además de su apertura y desregulación, y el bono demográfico que prevalece en nuestro país con mano de obra calificada y barata, convirtiendo a nuestro país en el mejor enclave de apertura de negocios, constituyendo un gran nicho de posicionamiento en el mercado mundial para las empresas transnacionales dispuestas a invertir y fomentar la cadena de producción, distribución y comercialización, y la integración de países en bloques regionales de industria y comercio dentro de la postura del modelo económico neoliberal.

La economía mundial es controlada cada vez más por empresas multinacionales que buscan desarrollarse en cualquier territorio del mundo, 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). Hoy para ser más competitivas las empresas necesitan

entre otras cosas, buscar en un territorio las siguientes condiciones favorables: infraestructura tecnológica adecuada; sistemas de comunicaciones que aseguren la conectividad del territorio a flujos globales de personas; información y mercancías; la existencia de recursos humanos capaces de utilizar el nuevo sistema técnico-productivo, y por último, tener un nivel de vida satisfactorio que brinde a la fuerza de trabajo el ambiente adecuado para desarrollar sus actividades sin limitaciones de salud, alimentación y vivienda (Borja y Castells, 1997).

Geografía Regional de los Corredores Logísticos

Existen hoy día un vasto y extenso número de aproximaciones teóricas y metodológicas que incorporan el espacio en los esquemas, leyes y modelos que regulan e interpretan la formación de precios, la demanda, la capacidad productiva, los niveles de producción y desarrollo, la distribución de condiciones desiguales en las dotaciones regionales de recursos, etc. Este trabajo ofrece el estado del arte de la dimensión espacial al análisis del desarrollo económico regional de los corredores logísticos. Para Krugman, Fujita y Venables (2002),⁴ argumenta que en los años setenta se comenzó a gestar un cambio de concepción a partir de lo que ellos llaman “la cuarta ola de la revolución de los rendimientos crecientes en economía”. Para estos autores ha emergido lo que ahora se conoce como “nueva geografía económica”, la cual considera la presencia de economías de aglomeración que permiten la concentración de la actividad económica en el espacio al haber rendimientos crecientes en escala y en estructuras de mercado de competencia imperfecta.

En términos prácticos, la cohesión territorial implica: concentrar las políticas del desarrollo territorial regional y nacional en la mejora del aprovechamiento de las potencialidades regionales y del capital territorial y diversidad territorial, reconoce que la noción de espacio ha evolucionado hasta integrarse parcialmente en una nueva concepción que denomina espacio-estilizado, nutrido de tres nociones de espacio previas: Teorías de la localización (Espacio: físico-métrico) las características geográficas físicas no son consideradas en el análisis de la concentración y los términos de distancia y costo de transporte; (físicas); Teorías del crecimiento regional (Espacio: uniforme-abstracto) el espacio es un contenedor físico del desarrollo y tiene un papel pasivo en el crecimiento, hay una desigual dotación de factores y recursos e ignoran las ventajas de la proximidad; Teorías del Desarrollo Local (Espacio: diversificado-relacional) hay polos en los que el desarrollo se concentra concibiendo un espacio diversificado, existiendo una sinergia acumulativa generadas por las relaciones de vinculación insumo-producto (relacional) de Capello, Roberta (2006).⁵

Las razones de este interés tienen que ver con el rendimiento y jerarquización de los corredores logísticos que comprenden una optimización de localización de los polígonos industriales, su desarrollo e interacción del espacio regional con el tejido urbano social de las ciudades desarrollándose cada vez más para conformar comarcas de competitividad logística comercial integral y global; cubriendo el ámbito geo-político, por la contextualización de la escala territorial geoeconómica en la cobertura de la concertación de negociaciones y acuerdos comerciales con respecto a los mercados de producción y su gran interés de relocalización de nuevas inversiones y abrir nuevos nichos de mercado sobre los corredores logísticos, contextualizando una geografía económica de los principales centros de consumo y proveeduría automotriz; posicionando sus polígonos industriales bajo la concertación de legitimidad como un soporte material denominado planta armadora automotriz que conlleva la adecuación de un sistema de infraestructura intermodal de transporte con las ciudades puerto enclaves de entrada y de intercambio de transacciones de mercancías diversas y materias primas e insumos.

4 Krugman, Fujita y Venables (2002)

5 Capello, Roberta (2006).

Otra propuesta más acabada sobre la dimensión espacial de la economía es el planteamiento de Asuad, Normand (2007),⁶ las diferentes necesidades del espacio para su localización con respecto al mercado que sirve; espacio para su desempeño físico-funcional a fin de llevar a cabo la actividad; y el espacio de interacción, dado que la actividad económica para realizarse requiere que se vincule a otras actividades. Estos requerimientos se manifiestan en el espacio geográfico físico y económicamente a través de su tamaño, forma y funcionamiento y localización.

Considerando la intervención de los factores exógenos y endógenos que configuran la conectividad y territorialidad regional manifestados a través de un sistema regional polinuclear de localidades urbanas sobre el corredor logístico y las interrelaciones que existen en su dimensión espacial y las actividades económicas distribuidas, estableciendo subcentros regionales predefinidos, asumiendo nuevos roles ante la conformación de un umbral de acción ampliando el mercado de distribución de mercancías y un intenso intercambio de transacciones comerciales de bienes y servicios, materias primas, componentes tecnológicos, estableciendo una expansión de las principales proveedurías de autopartes automotriz y de otros sectores productivos, imprimiendo el sello del modelo neoliberal cubriendo el ámbito geo-político enmarcado por la concertación de negociaciones y los acuerdos comerciales con respecto a los mercados de producción y su gran interés de relocalización de nuevas inversiones y abrir nuevos nichos de mercado, posicionándose los corporativos globales automotrices 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 mediante el Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales.

Por lo tanto, la ubicación espacial y/o localización óptima de las plantas armadoras automotrices y parques industriales ha sido considerada como dada, pese que a la actividad industrial se desenvuelve necesariamente en la periferia urbana metropolitana o periferia regional, mientras la secuencia espacial del corredor logístico incorpora la dimensión espacial del intercambio de bienes y servicios referenciados a partir de la apertura comercial poniendo de manifiesto algunos conceptos e ideas utilizadas de región y regionalización, sobre el alcance de los esquemas regionales y los sistemas óptimos de regionalización, siendo necesario para su comprensión el estudio de la escala territorial geoeconómica.

El Estado de Puebla está ubicado en la región este del país, limitando al norte con Tlaxcala e Hidalgo, al noreste con Veracruz, al sur con Oaxaca, al suroeste con Guerrero y al oeste con Morelos y el estado de México. Con 6.168,883 habitantes en 2015 es el cuarto estado más poblado por detrás de los estados de México, Veracruz y Jalisco y con 168,56 hab/km² es el sexto más densamente poblado, por detrás del Estado de México, Morelos, Tlaxcala, Aguascalientes y Guanajuato.

Ha sido de gran importancia en la historia de México. Dentro de él se han hallado los restos más antiguos del cultivo de maíz y camotes en la región de Tehuacán; fue el escenario de ciudades prehispánicas tan importantes como Cantona y Cholula. Durante la época virreinal, la ciudad de Puebla llegó a ser la segunda ciudad en importancia de la Nueva España, gracias a su ubicación estratégica entre la Ciudad de México y el puerto de Veracruz.

A finales del siglo XIX, el estado fue uno de los primeros en industrializarse, gracias a la introducción de telares mecánicos que favorecieron el desarrollo de las actividades textiles. A pesar de todo ello, en fechas más recientes, municipios de las regiones Mixteca, de la Sierra Norte y de la Sierra Negra se han convertido en expulsores netos de población, cuyos destinos principales son la Ciudad de México, y desde hace dos décadas a los Estados Unidos.

6 Asuad, Normand (2007).

Puebla es uno de los 32 estados que componen la República Mexicana. Puebla tiene 217 municipios y siete regiones geoeconómicas, lo que lo sitúa en el segundo lugar nacional, después de Oaxaca, en mayor número de municipios del país, mantiene una extensión territorial de 34, 306 Kms., dentro de esta unidad territorial se localiza la región metropolitana del valle de Puebla que integra los territorios y zonas que mantienen una estrecha interrelación socio-económica directa y constante con la ciudad-estado, comprendiendo el proceso funcional: la conectividad regional con los corredores logísticos y la producción industrial y el proceso territorial: la habitabilidad industrial y de servicios y comercio y la extensión territorial de suelo mixto, teniendo un gran referente del corporativo global automotriz Volkswagen (VW) con más de cinco décadas de presencia sobre el Corredor Logístico México-Puebla, y del Corredor Altiplano Puebla-Veracruz manteniendo la confianza de seguir invirtiendo, desde 1967 comenzó sus operaciones fabricando 17,000 unidades; sus ventas del corporativo global automotriz VW subieron un 12% en diciembre de 2016, hasta alcanzar el récord anual de 10.3 millones de vehículos, las ventas totales subieron un 3.8% respecto de los 9.93 millones de vehículos comercializados el año previo,⁷ a su vez contratan a 1,200 eventuales para la planta armadora automotriz VW en Puebla.

En el rubro de infraestructura productiva, el estado cuenta con 18 parques industriales y/o tecnológicos, el arranque de la fabricación de un nuevo modelo. La norma mexicana NMX-R-046-SCFI-2011, certifica que los parques industriales cumplan con los criterios indispensables para garantizar al inversionista una óptima operación. Entre estos criterios se encuentran: la dimensión del terreno (mínimo 10 hectáreas con otras 10 para futuras expansiones); permisos para uso industrial; servicios de infraestructura en volumen suficiente y acorde con la normatividad correspondiente; protección del medio ambiente (30% de áreas verdes y cumplimiento de la normatividad ambiental); administración interna responsable del mantenimiento y seguridad del parque; existencia de edificios o naves industriales dispuestos a la logística comercial.

Así, las ventajas son la certeza en la propiedad de la tierra, los permisos de operación y en la calidad de los edificios y la infraestructura interna; su ubicación cercana a los ejes logísticos y las principales rutas del comercio y de los proveedores en la cadena productiva; etc.

El significado que se le otorga a la diversa y amplia interpretación de los términos y conceptos plasmados en los instrumentos normativos que regulan los derechos de propiedad rural y urbana, pública o privada, conlleva a confusiones tanto entre los promotores privados como entre los funcionarios de gobierno de los tres órdenes de gobierno; el público en general confunde conceptos como “condominio”, “fraccionamiento”, “ciudad industrial”, etc.

La variedad y complejidad de los desarrollos industriales que se denominan parques industriales ha generado confusión e incertidumbre entre los industriales que desean establecerse en ellos. Existe una amplia variedad de ofrecimientos tanto en infraestructura, urbanización, servicios, precios y ubicación que no observan criterios unificados lo cual conduce a una valoración inadecuada que se traduce, ocasionalmente en la toma de decisiones incorrectas y costosas. Se cuenta con la Norma Mexicana NMX-R-046- SFCI-2005, cuya aplicación es voluntaria. En palabras de Claudia Ávila Conelly,⁸ urge regular el desarrollo de parques industriales.

7 El Economista; Reuters, 10 de Enero de 2017, Archivo en: Industrias Global, empresas mundiales, industria automotriz, Volkswagen. “Ventas de VW alcanzan récord de 10.3 millones de autos en 2016”.

8 Directora General de la Asociación Mexicana de Parques Industriales. “Urge regular desarrollo de parques industriales”. Revista Inversión Inmobiliaria. Año 4, Número 22, Septiembre-October 2011. p 19.

En México ha significado una fuente importante de inversión extranjera directa; además ha contribuido a la industrialización de empleos en el país; sin embargo, uno de los temas pendientes es su legislación. En realidad no hay ninguna normatividad para los polígonos industriales a nivel nacional.

En Puebla una de las razones por las que aún no se ha reglamentado, es la falta de interés por parte de las autoridades, sin llevar a cabo estudios de impacto urbano y ambiental en el emplazamiento de la planta armadora automotriz Audi, de la ubicación de terminales intermodales, de la instalación de tecnologías de la información y comunicación, antenas receptoras de telecomunicaciones, subestaciones eléctricas, estaciones aduanales, reconociendo la infraestructura de carretera, férrea y aeroportuaria, y la instalación de tecnoparques, centros de almacenaje y distribución de autopartes, mantienen instalaciones con estándares internacionales, etc., que permiten desarrollar fuertemente el intermodalismo entre el autotransporte y el ferrocarril a fin de reducir hasta un 25% los tradicionales costos de transporte incrementado al mismo tiempo los aspectos de seguridad de las mercancías en la región de Puebla manteniendo un sistema de infraestructura intermodal como uno de los principales nodos de operación hacia el norte y sur del país, que se vinculan e interactúan de manera funcional con el tejido urbano social de los núcleos urbanos que comprende el sector metropolitano de Puebla, permitiendo crear redes de conectividad y enlace con los puertos y las ciudades fronterizas.

Estableciendo una confianza en el posicionamiento del corporativo global automotriz en más de cinco décadas en materia de empleo, la planta armadora suma 10,100 técnicos, de los que 8,900 cuentan con base, la producción actual de la planta VW es de 2,000 vehículos diarios; deseando aumentar su capacidad productiva VW lleva 10 años queriendo comprar unos terrenos ejidales para ampliarse, y no lo han conseguido confirmó el gobierno del Estado de Puebla.

Además esta planta tiene una relevancia estratégica para el corporativo global automotriz VW ya que es la segunda más grande fuera de Alemania. La planta Volkswagen cuenta con una extensión territorial de 290 hectáreas. y el parque industrial FINSA cuenta con una extensión territorial de 100 hectáreas,10 permitiendo evaluar la aplicación de un modelo de localización óptima de clústeres industriales interpretando la expresión de relaciones, proposiciones sustantivas de hechos, variables, parámetros, entidades y relaciones entre variables y/o entidades u operaciones determinando la ubicación de comarcas de competitividad logística integral y global en la periferia regional Puebla-Valle Serdán. Los sectores estratégicos en el estado de Puebla son: automotriz y autopartes, metalmecánica.

Región Valle Serdán

Mantiene un enfoque de planificación estratégica que sienta las bases de una actuación integrada a largo plazo, estableciendo un sistema continuo de toma de decisiones que comporte un riesgo, identifica cursos de acción específicos, formulando indicadores de seguimiento sobre los resultados poco involucra a los agentes sociales y a lo largo de todo el proceso, además algunas regiones sí identifican sus ventajas con relación al entorno exterior.

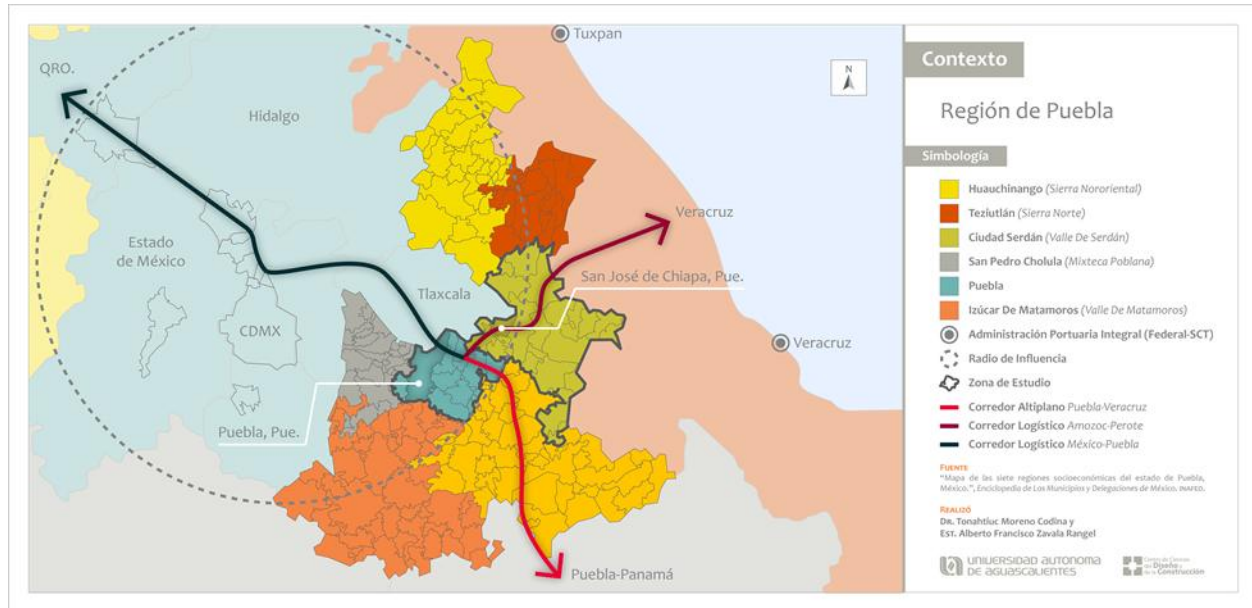
Este énfasis en los factores externos, pasan por alto a menudo la planificación tradicional, evitan el clásico error de concentrarse en lo que se deberían hacer en lugar de prestar atención a lo que se puede hacer, deseando mejorar la posición competitiva de la región Valle Serdán (ver mapa 2), y de tres

9 El Economista; Hernández, Miguel; Sección: Urbes y Estado, 29 de Marzo de 2017. "Contratan a 1,200 eventuales para VW".

10 <http://www.vw.com.mx/es/mundovolkswagen/historia.html>, <http://www.statuspuebla.com.mx/2014/01/12/vw-la-segunda-industrializacion-de-puebla/>, <http://fuentesma85.blogspot.mx/2007/10/puebla-parque-industrial-finsa.html>

microrregiones: San Martín Texmelucan, Huejotzingo y el Centro Metropolitano de Puebla evaluando los cambios en su vocación económica y competencia a partir de los corredores logísticos, esta apreciación, debe ser tomada dentro de los planes regionales se preocupan más por localizar uso de suelo disponible y planificar en un sistema de infraestructura intermodal, sin alcanzar una mayor competitividad económica y una mayor calidad de vida dentro de las microrregiones.

MAPA 2: Ejes Logísticos Longitudinal y Transversal



Un Plan Estratégico solo considera la dimensión física del territorio, en su justa dimensión del territorio del desarrollo económico regional, contemplando las contradicciones y deficiencias socio-económicas de las regiones y microrregiones del Estado de Puebla. Hoy día, es frecuente escuchar a los gobernadores, políticos, gestores públicos, expresar su inquietud acerca del atractivo y competitivo de su entidad frente a otras ubicadas en su área de influencia de la región Centro-Este o incluso en relación con otras más alejadas, siendo entidades más atractivas para ofertar posicionamiento competitivo y acciones de compensaciones fiscales, y una mano de obra barata.

Esta situación ha conducido a la exploración de nuevos enfoques en materia de planificación urbana regional que identifiquen las exigencias de la globalización mundial configurado un espacio territorial desde la perspectiva de los corredores logísticos. Esta nueva situación no es ni más justa ni más reglamentada que en el pasado, es simplemente un presente que tenemos que afrontar, los grandes grupos económicos multinacionales actúan en mercados avasalladores competitivos de ponderar el tiempo, el margen de ganancia económica, el poder en la toma de decisiones en las transacciones bursátiles, y de ponderar una decisión para la optimización del espacio sobre un corredor para emplazar un soporte material.

De esta forma, los planes regionales quedan normalmente supeditados a un marco legislativo específico sobre la propiedad del suelo y los derechos de uso asociados a los distintos regímenes de propiedad. En cualquier caso, el plan siempre tiene un contenido que va más allá de lo jurídico, pues incorpora los

elementos técnicos, políticos, económicos, sociales y ambientales que definen un proyecto de ciudad, respondiendo a las expectativas actuales.

El proceso de urbanización que preferentemente se extendía por las periferias metropolitanas y regionales, dando lugar a diversos contornos a partir de la ciudad-estado como es el caso de Puebla, siempre conectados al Corredor Logístico México-Puebla (Eje Longitudinal) protagonistas del Plan Puebla-Panamá y el Corredor Altiplano Puebla-Veracruz (Eje Transversal), resolviendo criterios de competitividad económica que imponen el esquema comercial internacional, y la posibilidad de integrar un número considerable de consumidores potenciales, al mercado aprovechando las propias inercias de cada fragmento territorial del corredor logístico diversificando los sectores productivos, la producción o del consumo, distribución comercial y de servicios, industrial, etc.; desde la perspectiva de las formas de inserción y articulación territorial.

Los ejes expuestos integran núcleos urbanos y rurales para impulsar nuevas formas de organización para la producción, que incluyan a los productores directos, contemplando no solamente la búsqueda de la ganancia y la valorización del patrimonio empresarial, sino también la preservación del medio ambiente y la generación de empleos en la región Valle Serdán.

Es necesario un estudio del sistema de cuadrantes en cada región del Estado de Puebla; por lo que las urbes con mayor potencial para concentrar la acumulación global del capital, y cuyas características comunes de su conformación de su estructura urbana deberá vincularse y conectarse a los principales puertos y sistemas de comunicación de enlace terrestre y férreo, sistemas de telecomunicaciones, desarrollo de tecnología de punta, al sistema de infraestructura aeroportuaria, manteniendo prácticas de planeación metropolitana previendo integrar la escala geo-económica de las regiones que conforma Puebla, una reestructuración de la dinámica del mercado laboral y la promoción de grandes proyectos infraestructurales, y determinar comarcas de competitividad logística comercial integral y global.

Experimentando por lo tanto, nuevas formas de organización de la sociedad poblana en sus ciudades y regiones, ante el proceso de reestructuración económica y tecnológica que impone el escenario de la globalización transnacional. La relación interdisciplinaria entre economía, geografía, urbanismo, medio ambiente, logística internacional, etc.; se convierte en un esfuerzo indispensable para comprender la complejidad de las acciones de los agentes sociales definidas en parte, por su pertenencia a un grupo socioeconómico y territorial en particular de cada sector metropolitano de Puebla.

En esta investigación es importante enfatizar el reconocimiento del papel que juega los actores en la apropiación y transformación física territorial que están sufriendo las subregiones y localidades rurales de la región Valle Serdán, intentando analizar la interrelación de esas acciones para proveer nuevos lotes industriales y comerciales de servicio en una identidad territorial que comprende la búsqueda de una verdadera plataforma de infraestructura industrial.

Esta región enfatiza por medio de su interconexión transversal una organización de actividades económicas que se dirigen no solo a la producción, resguardo y almacenamiento industrial agropecuario, sino que también a la producción y al intercambio de bienes o servicios para el mercado regional, nacional e internacional de autopartes, destinando el consumo de suelo agrícola y postularlo a un suelo mixto sobre el Corredor Logístico Amozoc-Perote aumentando la capacidad de los transportes de carga debido a la inversión privada para satisfacer la demanda de distribución comercial entre México y Europa de los diferentes sectores productivos.

En este caso la ubicación de la región Valle Serdán dentro de la periurbanización que conforma el Sector Metropolitano de Puebla produce importantes efectos jurídicos, administrativos, territoriales, de

definición de los coeficientes del uso y ocupación del suelo, determina la competencia entre diferentes sectores metropolitanos y otras regiones en cuanto a capacidad productiva, y su conectividad regional para el ejercicio del comercio logístico de importación o exportación, y el intercambio directo de materias primas, mercancías y servicios.

Por lo que la dinámica de un mercado a una escala territorial geoeconómica de Puebla, exige una mayor correlación en el aumento de insumos de producción e intercambio de tecnología, creándose más fuentes de empleos, revertir el proceso de estancamiento de las regiones e impulsar una nueva identidad territorial con fines de fomento económico, identificando el potencial de comercialización de diversos productos, incluyendo los ecoturísticos, que constituyen una cadena productiva de gran alcance, pues integran a una gran cantidad de comercialización de servicios y cohesión social.

El Corredor Logístico Amozoc-Perote comprende una longitud de 105 Kms., interactúa con los estados de Puebla, Tlaxcala y Veracruz y forma parte del proyecto regional de gran visión (Secretaría de Comunicaciones y Transportes), es un eje transversal que genera un impacto en el desarrollo económico regional, al incrementar el intercambio de bienes y servicios, tanto a nivel local como nacional. Asimismo brinda al usuario un ahorro de 44 min., en tiempo de traslado, seguridad y confort, beneficiando directamente a una población aproximada de 263,373 habitantes.¹¹

Por lo tanto, la visión de la región Valle Serdán permite delinear las acciones y las tendencias a los núcleos rurales que comprenden las microrregiones de San José Chiapa bajo una visión coherente, teniendo presente una reconfiguración territorial bajo un esquema de desarrollo hacia otras regiones y de carácter directo con el sector metropolitano de Puebla convergiendo la interacción funcional del Corredor Logístico Puebla-México, el Corredor Logísticos Altiplano Puebla-Veracruz, y el Corredor Logístico Amozoc-Perote se interrelacionan para contribuir a identificar y definir la región Valle Serdán generadora de oportunidades, de empleo y desarrollo, al emplazar la planta armadora automotriz Audi, considerando en primera instancia a San Martín Texmelucan-Puebla para la determinación del polígono industrial y en segunda instancia Amozoc-Perote determinando una mejor ubicación encontrándose cuerpos y pozos de agua, una conectividad más accesible hacia el Puerto de Veracruz, y una territorialidad que le permite a la planta tener áreas de futuro crecimiento, y hacia el Sector Metropolitano de Puebla una serie de parques industriales contando con empresas transnacionales de autopartes y la conectividad cercana con la ciudad de México, y sobre todo una mano de obra especialidad y barata por parte del corporativo global automotriz VW.

Región Metropolitana

Los cambios de uso de suelo y alterar los coeficientes de ocupación y utilización para un uso mixto desde la microrregión de San Martín Texmelucan hasta la microrregión Centro Metropolitano de Puebla, emplazando fraccionamientos industriales; de servicios y comercio, como habitacional, determinando una estructura espacial densamente poblada, generando una estructura metropolitana (ver mapa 3).

A fin de ubicar preferentemente sobre los corredores logísticos el emplazamientos de parques industriales, tecnoparques, puertos interiores, complejos industriales, plantas armadoras automotrices apoyada con una política de desarrollo regional y urbano encontrando las condiciones adecuadas, para las actividades de logística y comercialización de servicios; es decir, proporcionando una reconfiguración territorial y una especialización regional para emplazar una serie de conglomerados industriales de diversos sectores productivos.

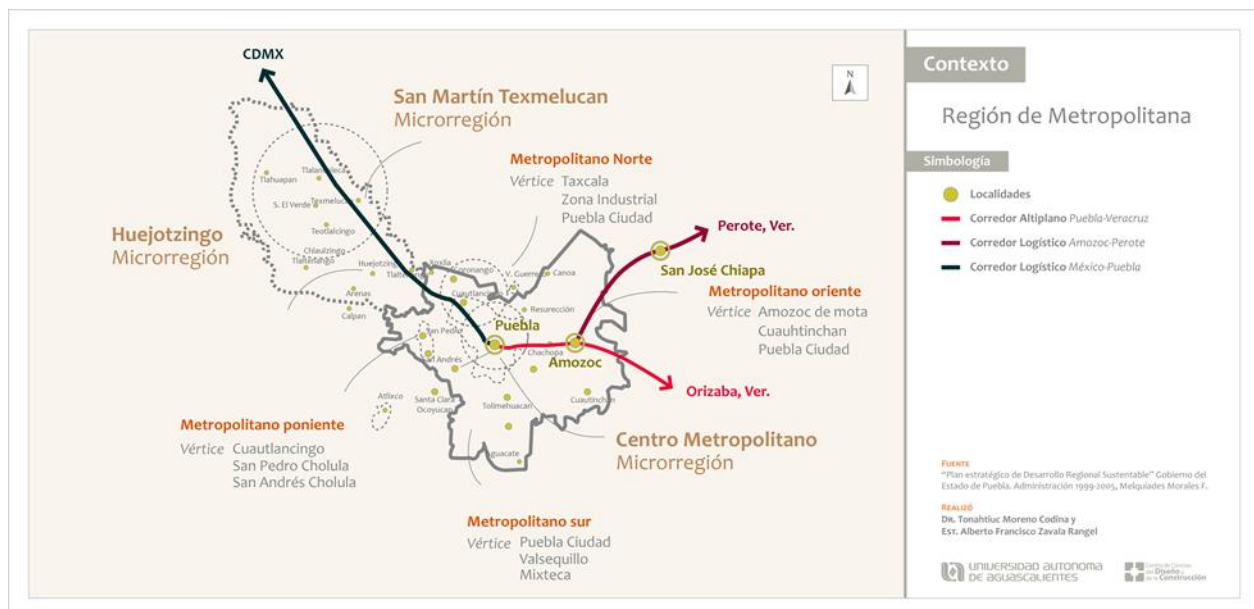
11 Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Subsecretaría de Infraestructura, México.

Por ello, las ciudades están asumiendo nuevos roles ante los escenarios mencionados, dando paso a transformar los paradigmas de hacer ciudad-región permitiendo identificar la estructuración de un sistema regional polinuclear para el emplazamiento de un sistema de infraestructura intermodal que interactúa directamente con los núcleos urbanos, zonas metropolitanas, dentro una escala territorial geoeconómica.

En la región metropolitana la estructura urbana de la zona intermedia y de la periferia han permitido identificar un desarrollo metropolitano que abarca los barrios, colonias, fraccionamientos residenciales, distritos centrales y distritos periféricos conformando un entorno permanentemente reestructurado, cambiando la fisionomía de la ciudad, reflejada por el surgimiento de subcentros alternativos en la estructura urbana, acompañada de los programas de vivienda básicamente impulsados desde el gobierno federal, y la aparición de parques industriales que configuraban un espacio urbano industrial con un continuo crecimiento sobre el eje carretero con San Martín Texmelucan, Cholula y Puebla empezando hacerse un modelo de ciudad predominantemente policéntrica.

Abriendo el mercado inmobiliario y las determinaciones de cambios de uso de suelo en la microrregión San José Chiapa entre las localidades de Santa María Ixtiyucan, Nopalucan, Rafael Lara Grajales, Máximo Serdán, San José Ozumba, un mercado inmobiliario referente a la actividad de intercambio de la propiedad, siendo un referente necesario en la concepción e implementación del polígono industrial de Audi, cambiando la fisionomía de la periferias de las localidades mencionadas, adecuando y condicionando a sus necesidades un área de operatividad, de carga y descarga y de futuro crecimiento a partir del cual conforma un circuito delimitando por dos vías principales el Corredor Logístico México-Puebla, y del Corredor Altiplano Puebla-Veracruz punto de salida y llegada de las mercancías en el intercambio comercial con Europa y puerto estratégico en el desarrollo de corredores para el comercio.

MAPA 3: Región Metropolitana



El Corredor Amozoc-Perote inició operaciones en el año de 2004 en sus primeros 40 km., para el encadenamiento y eficiencia logística comercial, incorporando una interacción con el tejido urbano social

de localidades señaladas. Lo que implica por una parte propiciar el desarrollo de un corredor industrial a lo largo de su secuencia espacial, existiendo tramos de extensiones territoriales bajo el régimen de propiedad ejidal, comunal, siendo la Ley Agraria la que otorga a este tipo de tenencia facultades potenciales importantes, como la posibilidad de que las parcelas y las tierras de uso común celebren cualquier tipo de contrato o asociación para su aprovechamiento; induciendo el suelo mixto sobre todo en áreas agrícolas y praderas. Demostrando que el proceso de desarrollo urbano en el área metropolitana (ver mapa 4), ligado a un proceso de industrialización, respondiendo a la lógica impuesta por la reproducción del capital inmobiliario industrial, reflejando el comportamiento de la dimensión espacial de la economía global imperante, impuesta por el corporativo global automotriz VW.

Desde 1997, se suma la marca Audi a la presencia del Grupo Volkswagen en el mercado mexicano, manteniendo una relación el gobierno de Puebla con el corporativo global de Volkswagen, su crecimiento productivo y las ventajas competitivas dentro del desarrollo económico regional y la cercanía de los puertos de Veracruz, Tuxpan, Tampico y Altamira siendo uno de los mejores canales marítimos de distribución y comercialización y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (T.L.C.A.N.), y detrás se suscribe un escenario más ambicioso con el Área de Libre Comercio de las Américas (A.L.C.A.), son instrumentos internacionales de intercambio de transacciones y de vinculación de acuerdos comerciales que nuestro gobierno ha firmado en el siglo XX y continua realizando más acuerdos con otros países.

Esta regulación y promoción por parte del Estado continua y sus mecanismos de integración y cooperación interempresarial inciden en una logística internacional dando pauta a una urbanización neoliberal, que debe acondicionar una obra complementarias de ingeniería urbana, para su funcionalidad y territorialidad afectando algunas áreas de cultivo, áreas ejidales, localidades rurales y urbanas estando propensas también hacer detonadores de proyectos por los desarrolladores empresariales inmobiliarios por empresas transnacionales de autopartes, contiguas a la planta armadora, y el detrimento de áreas fértiles para la agricultura y el uso forestal; ocupadas o abandonadas devaluando su carácter de productividad para fomentar la inversión privada de la planta armadora automotriz Audi en San José Chiapa localizado a unos 59 Kms., de Puebla muy cerca de los límites con Tlaxcala, situada a unos a 2,400 metros sobre el nivel del mar, dentro de una superficie territorial de 465 hectáreas,¹² una planta automatizada y digitalizada, mediante una predisposición de un espacio sin restricciones emplazando una torre de control, que comanda la logística, producción.

La discontinuidad espacial y la utilización de la infraestructura urbana existente con una ausencia de referentes comunes para la población y la nula interacción de sus partes y la ausencia de espacios intermedios de transición entre el dominio público y el privado, con un grado de informalidad debiendo considerar el 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 de la población, bajo marcos normativos eficientes y capaces de regular los intereses públicos y privados, y no solamente privilegiando a la urbanización neoliberal; sino también la urbanización social.

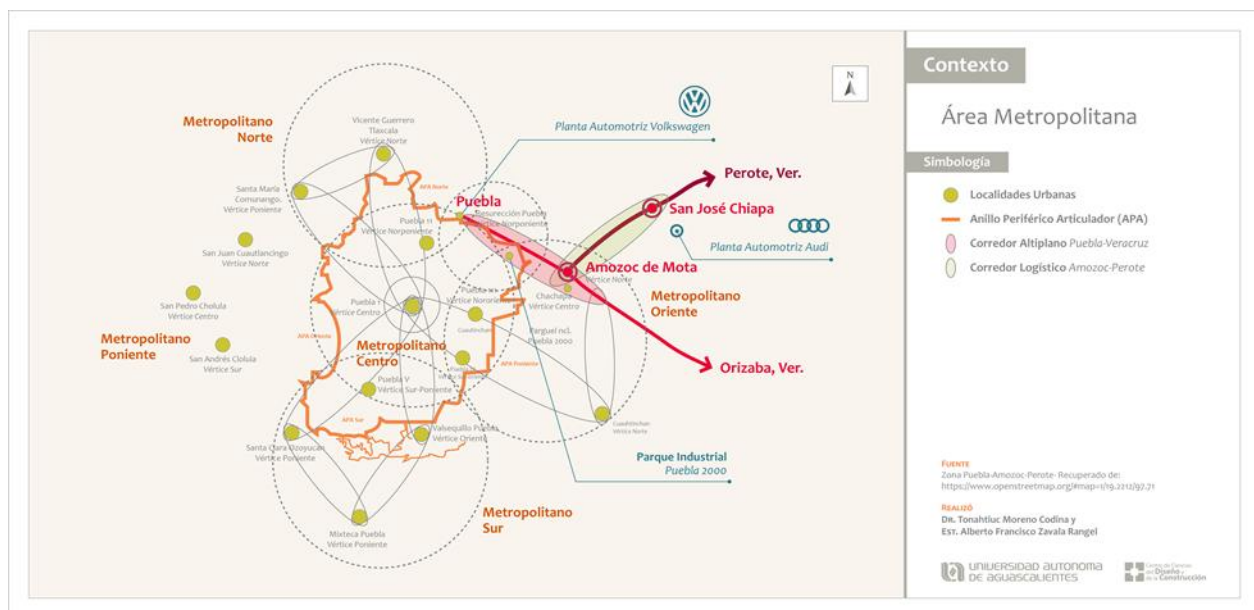
Para determinar los usos de suelo en la microrregión San José Chiapa, deberían de ser el resultado del aprovechamiento eficiente en todas las dimensiones del espacio privado y público, no solamente para responder a cambios de la economía global imperante, y acondicionar un área para el sistema de infraestructura logística intermodal para poder desarrollar sus actividades industriales de producción, manufactura, distribución, almacenaje o ensamble, generando disparidades en el desarrollo urbano de la microrregión aprovechando la topografía y la predisposición de espacios libres.

¹² <http://www.audi.com.mx/mx/brand/es2/audi-en-mexico.html>

La planta armadora automotriz Audi regula el crecimiento urbano de la microrregión de San José Chiapa, los inversionistas han considerado que es un proyecto a 25 o 30 años, esto implica regular el uso de la tierra para que se respete el plan maestro y que plantea un crecimiento ordenado a futuro. El plan subregional de desarrollo para San José Chiapa, donde está emplazada la planta armadora automotriz Audi, fue concluido por el Consejo Multidisciplinario para el Ordenamiento Territorial. El programa ofrecerá una planeación hasta el 2030 y el documento pretende garantizar que haya un crecimiento sustentable y se evite la especulación de tierras en los municipios de San José Chiapa, Nopalucan, Mazapiltepec, Rafael Lara Grajales y Soltepec. Francisco Vélez Pliego, el estudio tiene por objeto dar la certidumbre que se requiere para atraer inversiones de los sectores de vivienda, hospitalario y educativo, comercial y de servicios, así como buscar más recursos gubernamentales para obras públicas en dicha microrregión.

La magnitud del proyecto contribuye a tener una perspectiva de desarrollo de una zona competitiva organizando actividades generadas de cambios orientada a la manufactura de clústeres automotrices, aunados a un parque de proveedores de bienes y servicios y de materias primas para suministrar a la planta armadora automotriz Audi dentro de una accesibilidad motivada por las innovaciones de productos de calidad y acentuando patrones de concentración espacial (nichos de mercado logístico), aprovechando el Corredor Amozoc-Perote pasando por algunas localidades municipales y con la disposición o cercanía de parques industriales, y de la planta armadora automotriz Volkswagen, pueden multiplicar sus potencialidades competitivas, acentuando las tendencias de localización de las actividades económicas y de la población de la microrregión San José Chiapa, a fin de inducir un desarrollo económico regional, contribuyendo a resolver los rezagos municipales en infraestructura, equipamiento y servicios públicos, ya que representa una influencia para extender los mercados y desplegar nuevas inversiones con la región de Puebla y la región Villa Serdán, fortaleciendo la creación de redes territoriales de carácter exógeno.

MAPA 4: Área Metropolitana



Más de 3 años duro la construcción cambiando el paisaje urbano de la microrregión de San José Chiapa, una factoría que tuvo un costo de inversión de 1,300 millones de dólares, y el apoyo del gobierno estatal para obras complementarias en la introducción de agua, drenaje, y la conexión eléctrica para el centro de electricidad de la planta, y sobre todo una espuela de ferrocarril, para ir conformando un sistema de infraestructura intermodal en la región Valle Serdán con la finalidad de producir los nuevos modelos de autos de lujo, ofertando 4,200 empleos directos.

Esta planta armadora automotriz Audi viene acompañada con un plan maestro de la ciudad modelo presentado por el Gobierno del Estado y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Urbano y Territorial (SEDATU), que se construirá en la zona de desarrollo industrial de Audi en San José Chiapa, en la región de Valle Serdán, proyecto encargado por IDOM, Consulting, Engineering & Architecture, emplazando una ciudad modelo para un crecimiento planificado, siendo los cliente: Banco Estatal de tierra, Gobierno de Puebla, Secretaría de Finanzas y Administración (2014), la región de Valle Serdán no cuenta con un centro urbano con entidad suficiente para asumir el crecimiento urbano generado por la nueva planta –estimado en 20,000 habitantes y 5,000 viviendas-, elaborando un plan maestro para el diseño de una nueva urbe: la ciudad modelo.¹³

Conclusiones

El paradigma del entendimiento de la evolución de las ciudades, la planeación urbana y regional mantiene un valor irreductible, viviendo una época de efervescente planeación sin contemplar la escala territorial geoeconómica, alineando a los núcleos urbanos en una concepción de la administración pública, es decir, la gestión territorial como “planeación institucionalizada”, que tienen la facultad de la ejecución de marcos normativos, un marco referencial obligatorio para las ciudades y regiones, reconociendo que hoy día se requiere de un esfuerzo masivo de planeación preventiva teniendo como mérito indiscutible el promover un marco de orden y organizar las etapas básicas de la planeación exigiendo propuestas de estrategia, con un enfoque funcional bajo una prospectiva de un horizonte a treinta años, que impulsara los compromisos sociales desde el presente, de ahí la importancia de la normativa indicativa estableciendo soluciones de escala urbana y regional que aciertan cuando se logra un entendimiento adecuado de los procesos de la industrialización urbana.

La oportunidad de reflexionar en el tipo de modelo de regionalización que queremos vivir y heredar como escenario de generaciones crecientemente humanas, y nuestras ciudades que se han desenvuelto en una relación multidimensional con la sociedad, el pensamiento sobre la ciudad-región incide en la acción que el hombre despliega sobre ésta, a la par que las transformaciones generadas exigen la transformación del pensamiento que les dio origen a la ciudad y la conformación de una región, sobre todo como referente para el desarrollo y el crecimiento económico; las transformaciones físicas territoriales y sociales. Teniendo como gran referente en éste estudio la ciudad de Puebla envuelta en un proceso de formación metropolitana que se expande en sus periferias, simultáneamente sus centros urbanos también crecen transformando sus funciones sobre la base de formas intensivas del uso del suelo, lo que se traduce en incrementos notables de su valor

La propuesta de la planta armadora automotriz AUDI, responde a los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica regional del sector metropolitano de Puebla y de la Región Valle Serdán, reafirmando el compromiso con el libre comercio y llevar a cabo las acciones del Plan de Política Industrial Regional acentuado las condiciones de un sistema de infraestructura logística

¹³ <https://www.google.com.mx/search?q=IDOM&oq=idom&aqs=chrome.0.69i59j0l5.2654j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

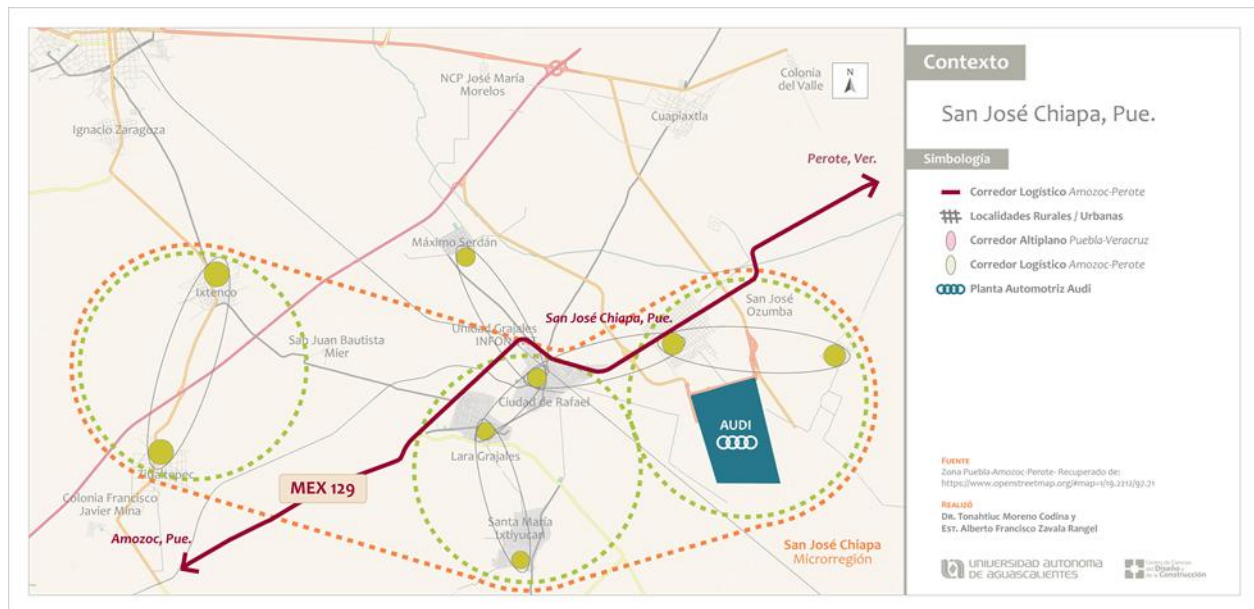
intermodal con transformaciones productivas y dinámicas territoriales, comprendiendo una progresiva pérdida del espacio público y la consiguiente sustitución de éste por espacios para la inversión extranjera, actuando como barreras físicas espaciales que van difuminando la periferia rural acentuando un contexto de transformación formal y tipológica del paisaje industrial y delimitando los niveles de ocupación espacial del corporativo global automotriz y las empresas transnacionales de autopartes circundantes, condicionando una arquitectura fabril estandarizada a nivel internacional.

El desarrollo regional, que está ligado a un proceso de industrialización, respondiendo a la lógica impuesta por la reproducción del capital inmobiliario industrial, a través del modo de producción capitalista; como resultado y reflejo del comportamiento de la dimensión espacial de la economía global imperante, impuesta por los corporativos globales automotrices y las empresas transnacionales de autopartes, determinando una urbanización neoliberal.

El cambio de uso de suelo de las microrregiones rurales de la región Valle Serdán son un espacio geográfico integrado por 8 municipios en mayor parte localidades rurales con un alto grado de marginación y una marginación relativa, de los cuales se crean 3 microrregiones potenciales para la manufactura, ya que paso de ser una zona agrícola a industrial con la llegada del corporativo automotriz, aprovechando la mano de obra barata en esas localidades debido a la baja escolarización del sitio, (ya que es uno de los lugares con mayor desempleo a nivel estatal), (ver mapa 5). La región del Valle Serdán esta integrada por 24 municipios de los cuales colindan hacia el norte con las regiones de Huachinango y Teziutlán, al oriente con Veracruz y al poniente con Tlaxcala, al sur con las regiones de Puebla y Tehuacán, manteniendo una vinculación comercial con el puerto de Veracruz con la trasportación de autopartes y materias primas, equipo y material para la exportación del sector automotriz.

Uno los problemas es 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. Se eligieron estas localidades rurales debido a su tamaño intermedio tanto en lo físico como en lo poblacional: presentan ventajas por la simplicidad de su estructura y la gran extensión territorial de pastizales y de su potencial productivo agrícola, también se caracteriza por una actuación casi libre dinamizada por un sector inmobiliario agroindustrial y de comercio.

MAPA 5: Sistema microrregional San José Chiapa



Se tiene una gran ausencia de investigaciones empíricas enfocadas a abordar la temática espacial del entorno como fenómeno multidimensional; la dimensión del espacio geográfico y el análisis regional de los corredores logísticos que interactúan directamente con los asentamientos humanos,

En la última década la ciudad de Puebla ha venido presentando una importante expansión territorial, con una vertiente de crecimiento hacia el sur-oriente, donde se han realizado fuertes inversiones en los sectores productivos de los desarrollos inmobiliarios de la vivienda, industria y comercio, demandando la disposición de más espacios para los fraccionamientos industriales, tomando relevancia por su ubicación, dimensionamiento y geometría que inciden en la calidad espacial de los accesos peatonales y vehiculares de las diversas zonas industriales del sector metropolitano de Puebla.

La localidad urbana de Amozoc hasta la microrregión San José Chiapa, predisponiendo una conectividad y vinculación con el puerto de Veracruz mediante la corresponsabilidad y el aprovechamiento del Corredor Logístico Amozoc-Perote y revertir los usos del suelo para establecer otros sectores productivos en el modelo de ciudad, y sobre todo el emplazamiento de la planta armadora automotriz Audi y la adecuación de obras civiles para establecer un sistema de infraestructura intermodal, encausando una descentralización de la actividad industrial de Puebla para promover zonas atrasadas y la promoción de sectores industriales locales y regionales.

De manera análoga, se puedan identificar también las condiciones y atributos colectivos o particulares, distribuidos o concentrados, que permitan confirmar la segregación y pobreza espacial rural planteada. Sin embargo, la vinculación entre desarrollo regional y globalización es dicotómica y presenta saldos desfavorables en la organización socioeconómica de entidades federativas y municipios. En una economía abierta las presiones del mercado internacional a una mayor calidad de producción empresarial, la competencia de un posicionamiento macroeconómico estable y dimensionamiento del marco jurídico internacional.

El intercambio de bienes y servicios, asentado en una microrregión rural reflejando las asimetrías sociales. Por lo tanto, una microrregión que desean que funcione como un punto nodal de las interacciones globales, a través de una planta armadora automotriz del cual los flujos globales de capital, información, mercancías, migrantes que circulan y gestionan los servicios avanzados necesarios para el funcionamiento de la economía global que además se conectan entre los puertos, las terminales intermodales y los parques industriales careciendo de una visión de prevención, donde grandes extensiones bajo el régimen de propiedad ejidal, comunal, las parcelas y las tierras de uso común se aprovecharan al máximo los espacios susceptibles para el cambio de uso de suelo e insertar una postura neoliberal de empresas transnacionales y nacionales, existiendo grandes contrastes sociales que prevalecen en la región Valle Serdán por la falta de crear espacios más habitables, una inequidad territorial específicamente en las zonas rurales marginadas de la microrregión de San José Chiapa, produciendo un fenómeno de divergencia territorial, en donde existe una baja cobertura de ciertos servicios e insuficiente provisión de infraestructura básica, con caminos poco transitables por su orografía e impactando 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 rural.

Faltando gestionar el control preventivo y de actualización de los instrumentos en defensa de los intereses colectivos de que integra la microrregión, solamente está diseñado para un grupo de empresarial y de corporativos globales expresando profundas disparidades regionales, que se adapta en tiempos diferenciados, con resultados heterogéneos, específicamente para fomentar y regular la inversión privada cuya operatividad y eficiencia logística del sistema de infraestructura intermodal de transporte adapta sus necesidades de movilidad en los fraccionamiento industriales y en la planta armadora automotriz sin contemplar los estudios de impacto ambiental.

REFERENCIAS

- Asuad Sanen, Normand** (2007), "Un ensayo teórico y metodológico sobre el proceso de concentración económica espacial y su evidencia empírica en la región económica megalopolitana de 1970 a 2003 y sus antecedentes", tesis doctoral, Facultad de Economía, UNAM.
- Allen, S.** (2002), "Regiones urbano-globales. Dilemas de la planeación y de las políticas 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.
- Asuad S., Normand E.** (2005). Programa Estatal de Desarrollo Urbano Social Sustentable del Estado de Puebla. Documento de Integración, Puebla, Méx.
- 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, J.** (coord.), (2007), Políticas de desarrollo regional, vol. 13, H. Cámara de Diputados, LX Legislatura, México, UNAM, Porrúa.
- Cano A, Servín B.** (ISBN en trámite). Medio Ambiente y Política Pública en Nuevo León: Análisis Crítico del Parque Nacional Cumbres de Monterrey. En L, Blanco y L, Mendoza. (Ed.), Sociedad Conflicto y Ambiente (pp. 85-111): Universidad Autónoma del Estado de México, Universidad Autónoma de Tamaulipas y Universidad Autónoma de Nuevo León.

Capello, Roberta (2006), “La Economía Regional tras cincuenta años: desarrollos teóricos recientes y deasfíos futuros”, *Investigaciones Regionales*, n. 9, pp.171-194.

Gasca J. (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 N. (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.

Hernández, M. (2017), “Contratan a 1,200 eventuales para VW”. *El Economista*, 29 de marzo de 2017, Sección: Urbes y Estado, pp. 47.

Krugman, Fujita y Venables (2002), *Economía espacial. Las ciudades, las regiones y el comercio internacional*, ed. Ariel, España.

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

Moreno, T. (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.

Reuters, (2017), “Ventas de VW alcanzan récord de 10.3 millones de autos en 2016”. *El Economista*, 10 de enero de 2017, Archivo en: Industrias Global, empresas mundiales, industria automotriz, Volkswagen.

Villa, M. (1993) *Mecanismos para el Desarrollo de la oferta de suelo industrial: el caso de los parques públicos en el corredor Toluca-Lerma*, tesis de licenciatura, Escuela de Planeación Urbana y Regional de la Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca.

Directora General de la Asociación Mexicana de Parques Industriales. “Urge regular desarrollo de parques industriales”. *Revista Inversión Inmobiliaria*. Año 4, Número 22, septiembre-octubre 2011. p 19.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) 2014-2018. Programa Regional de Desarrollo del Sur-Sureste. Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. Dirección General de Desarrollo Regional. México.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Subsecretaría de Infraestructura, México.

<http://www.vw.com.mx/es/mundovolkswagen/historia.html>,<http://www.statuspuebla.com.mx/2014/01/12/vw-la-segunda-industrializacion-de-puebla/>,

<http://fuentesma85.blogspot.mx/2007/10/puebla-parque-industrial-finsa.html>

<http://www.audi.com.mx/mx/brand/es2/audi-en-mexico.html>

<https://www.google.com.mx/search?q=IDOM&oq=idom&aqs=chrome.0.69i59j0l5.2654j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8>