

# IMPACTO REGIONAL Y TERRITORIAL DEL CORREDOR LOGÍSTICO DEL T-MEC EN LA PERIURBANIZACIÓN METROPOLITANA DE MONTERREY

*Tonahtuic Moreno Codina*<sup>1</sup>

*Pedro Leobardo Jiménez Sánchez*<sup>2</sup>

*Juan Roberto Calderón Maya*<sup>3</sup>

## Resumen

Las acciones del Plan Nacional de Desarrollo y la política industrial deben vincular la participación de todos los actores, los grupos interesados, académicos deben concentrar sus esfuerzos en el periodo inicial de esta administración, haciendo valer las demandas, necesidades, estrategias, presupuestos e instrumentos para la regulación y promoción del Estado, fomentando la inversión privada predisponiendo un sistema de infraestructura intermodal para el encadenamiento y eficiencia logística comercial ponderando una vocación económica sobre los ejes logísticos para mejorar la competitividad sistemática del país, es decir, un conjunto de acciones que busquen resolver las distorsiones de mercado: las externalidades, monopolios u oligopolios, la coordinación de los agentes empresariales con el gobierno, procurando un crecimiento regional más balanceado en las regiones explotando sus ventajas comparativas y aprovechando las economías de escala e incrementar la innovación, la promoción del capital humano y el intercambio de tecnología entre las industrias para fomentar el desarrollo económico regional.

El objetivo es identificar y describir la formación de una estructura económica en un espacio en el que actúan las externalidades, incidiendo una urbanización neoliberal, concentrando un Nodo de Interacción Económica, aprovechando la posición estratégica que sitúa puntos de enlace y de conectividad con otras regiones y el acceso al diferentes sectores productivos, evaluando 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 de la periurbanización metropolitana de Monterrey, donde se ubica la secuencia espacial del Corredor Logístico del T-MEC, 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 eje 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, 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

---

<sup>1</sup>Profesor Investigador del Departamento de Teoría y Métodos del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Miembro del Núcleo Académico Básico del Doctorado en Ciencias de los Ámbitos Antrópicos y de la Maestría en Planeación Urbano, [tonahtuic@hotmail.com](mailto:tonahtuic@hotmail.com)

<sup>2</sup>Profesor Investigador del Centro de Investigación y Estudios Avanzados en Planeación Territorial, CEPLAT de la Facultad de Planeación Urbana y Regional, Universidad Autónoma de Estado de México, [pl\\_js@hotmail.com](mailto:pl_js@hotmail.com)

<sup>3</sup>Profesor Investigador del Centro de Investigación y Estudios Avanzados en Planeación Territorial, CEPLAT de la Facultad de Planeación Urbana y Regional, Universidad Autónoma de Estado de México, [jrcalderonm@uaemex.mx](mailto:jrcalderonm@uaemex.mx)

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 Logístico del T-MEC, periurbanización metropolitana de Monterrey, urbanización neoliberal.*

### **Sector Regional Metropolitano Saltillo-Monterrey**

El gobierno de Nuevo León mantiene un crecimiento<sup>4</sup> del Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal (ITAE) fue de 3.4% para Nuevo León, mostrando un repunte en relación al crecimiento del trimestre anterior, el cual fue de 1.2%, y en promedio mayor al observado durante el 2017. Sin embargo los datos del Indicador Global de la Actividad Económica (IGAE) del país muestran una tendencia por debajo del 2% de crecimiento<sup>5</sup>, lo que se verá reflejado en las cifras estatales al cierre del año. Se espera que el crecimiento del país cierre alrededor del 2%.

De acuerdo a la Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera (EMIM), el sector en el estado ha mantenido un ritmo de crecimiento estable alcanzando una tasa de 5.5% durante el 2018<sup>6</sup>, esperando que los dos últimos meses del año muestren un ligero descenso por la estacionalidad. Los sectores que han impulsado este crecimiento son fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón con 20.9%, fabricación de equipo de transporte con 13.3% y fabricación de maquinaria y equipo con 7.5%, entre otros.

Las exportaciones estatales han mantenido un crecimiento constante desde 2017 principalmente impulsadas por el sector automotriz, seguido por equipos de generación eléctrica y electrodomésticos, los cuales aportan el 62.4% de las exportaciones del estado. El sector automotriz pasó de representar el 31.6% de las exportaciones en 2015 a 34.9% en 2018, siendo el sector que ha contribuido con el 60% del crecimiento de las exportaciones en el último año, sin embargo, este crecimiento pudiera verse afectado durante el 2019 por factores externos como la demanda y crecimiento del mercado estadounidense y las reglas de la renegociación del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá o T-MEC (en inglés: United States-Mexico-Canada Agreement o USMCA; según el gobierno de los Estados Unidos, y Canada-United States-Mexico Agreement o CUSMA; según el gobierno de Canadá, en francés: Accord Canada-États Unis-Mexique o ACEUM), incidiendo en las ventajas de la manufactura local. Un posible descenso en el crecimiento de las exportaciones incidirá en el sector manufacturero estatal, limitando el crecimiento económico durante el 2019.<sup>7</sup>

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

---

<sup>4</sup>al segundo trimestre de 2018.

<sup>5</sup>Crecimiento promedio de los últimos 12 meses a Octubre 2018 del indicador IGAE. INEGI.

<sup>6</sup>Datos a Octubre 2018. INEGI.

<sup>7</sup>Cifras a Octubre 2018. Secretaría de Economía y Trabajo del Gobierno del Estado de Nuevo León.

recorrido, transporte de carga ton/día., conectividad regional, umbral de influencia, accesibilidad, movilidad, radio de cobertura de influencia del sistema regional polinuclear por medio de los circuitos comerciales económicos de clústeres industriales organizados por un sistema de infraestructura intermodal, tomando como vector geográfico cada sector metropolitano.

La zona metropolitana de Monterrey ha venido presentando una importante expansión territorial, con una vertiente de crecimiento hacia el norte y oriente del área que conforma la periurbanización metropolitana, donde se han realizado fuertes inversiones en los sectores productivos de los desarrollos inmobiliarios de la vivienda, industria, comercio, y el sector educativo demandando la disposición de más espacios, tomando relevancia por su ubicación en algunos casos cercanos al corredor, dimensionando en primera instancia la accesibilidad inmediata a estos equipamientos por esta vía. A partir del anillo periférico estableciendo una comunicación con los municipios de El Carmen, Salinas Victoria, Cienega de Flores, General Zuazua y Pesquería, determinando cambios de uso de suelo diversificado sobre el corredor reflejando un mosaico industrial y comercial de servicios y un gran contenedor habitacional y de almacenaje y resguardo de mercancías.

El desarrollo que ha tenido a través de los años la zona metropolitana de Monterrey, partiendo de los años 60's hasta una proyección del año 2020, mantiene una influencia de intercambio comercial y de servicios e industrial con la zona metropolitana de Saltillo formando una conurbación importante entre ellos, este crecimiento ha influido más en la ciudad regia no solo en cuestión de manchas urbana sino que tiene una influencia mayor el sector industrial, ya que estas dos zonas metropolitanas forman parte del Corredor Logístico del T-MEC y tiene un desarrollo económico principalmente en sector manufacturero, (ver mapa 1). Hasta el año 2017 las exportaciones en Nuevo León ascendieron a 36 mil 180.9 mdd anuales y la industria automotriz representa una tercera parte. Existen alrededor de unas 200 empresas del ramo automotriz con exportaciones de 11 mil 500 mdd en 2016 y 11 mil 943.2 mdd en 2017. Estas empresas generan más de 700 mil empleos.<sup>8</sup>

La zona metropolitana de Monterrey se localiza al pie de la Sierra Madre Oriental, dominando la gran llanura esteparia del noreste de México, Se ubica entre los paralelos 25°35' y 25°50' de latitud norte y entre los meridianos 99°59' y 100°30' de longitud oeste. Para nuestro caso de estudio la zona metropolitana esta conformada por once municipios del estado de Nuevo León, de acuerdo con el último conteo y delimitación oficial realizada en 2015 en conjunto por el INEGI, el CONAPO y la SEDESOL, agrupando un total de 4,383.451 habitantes en una superficie de 6,357 km<sup>2</sup>; comprendiendo los municipios de Monterrey con 1,109.171 hab., Guadalupe con 682.880 hab., Apodaca con 597.207 hab., San Nicolás de los Garza con 430.143 hab., General Escobedo con 425.148 hab., Juárez con 333,481 hab., Santa Catarina con 296.954 hab., García con 247.370 hab., San Pedro Garza García con 123.156 hab., Cadereyta Jiménez con 95.534 hab., Santiago con 42.407; lo que la situó en la tercera más poblada de México, detrás de las áreas metropolitanas del Valle de México y de Guadalajara y la segunda con mayor extensión territorial.

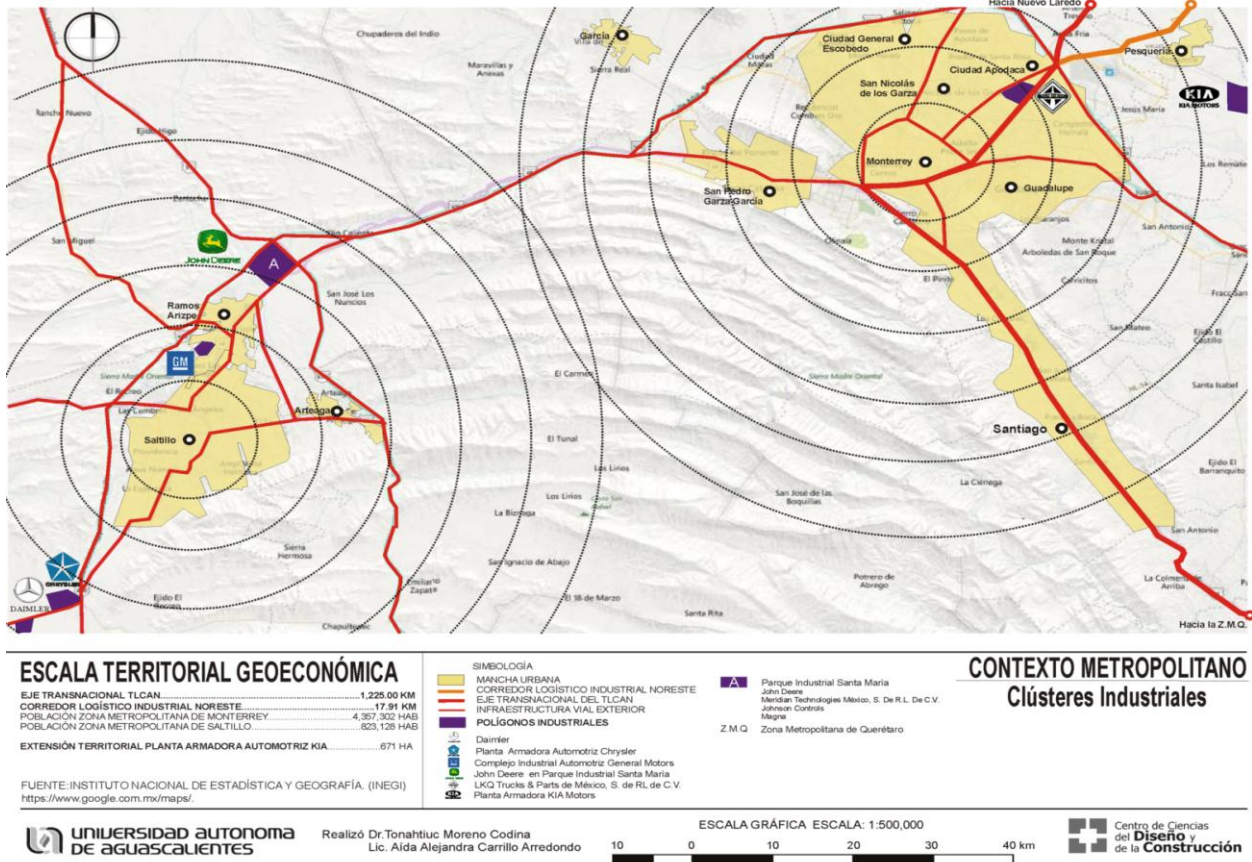
De la población de la zona metropolitana de Monterrey hay ocupados 1,314,638 habitantes y la producción total se estima en 1,254,493,911 miles de pesos.<sup>9</sup> El sector de los servicios cuenta con el mayor número de personal ocupado con 41.5% del total. La manufactura queda en segundo lugar en porcentaje del total de ocupados con 26.0%. En producción bruta total se invierten los lugares: 54.7% de la producción es manufactura y 29.9% es servicios.

---

<sup>8</sup> Atrac NL a industria automotriz. (n.d.). Retrieved from <http://www.milenio.com/negocios/atrac-nl-a-industria-automotriz>.

<sup>9</sup> [https://es.wikipedia.org/wiki/zona\\_metropolitana\\_de\\_monterrey#cite\\_note-3](https://es.wikipedia.org/wiki/zona_metropolitana_de_monterrey#cite_note-3)

**MAPA 1: Estructura espacial del sector regional metropolitana Saltillo-Monterrey**



Fuente: Elaboración propia datos de google maps.

Para el año de 1988 entró en vigor el Plan Director de Desarrollo Urbano del área metropolitana de Monterrey, un instrumento que apoya la condición para modernizar y adecuar la estructura urbanística y en su práctica de gestión político-administrativa. Se describe con cierto detalle el grado de cumplimiento del Plan Director en sus diferentes etapas en términos del acatamiento de los usos y destinos de la tierra, la vialidad, la infraestructura y el equipamiento, entre los principales elementos. Para el año 2010 el Plan Director se hicieron análisis y diagnósticos de un territorio con superficies urbanas de 69,033 hectáreas y con una densidad de 77 habitantes por hectárea bruta además de un crecimiento demográfico de una población cerca de 5.3 millones de habitantes.

El Plan Estratégico del área metropolitana de Monterrey 2020 plantea una ciudad ideal que deba ajustarse a las estimaciones contempladas para no sobrepasar los límites y no siguiera expandiéndose hacia lugares más lejanos del casco urbano; para ella se estimaba una población de 5.3 millones de habitantes para el año 2020, además de que contendría un territorio con una superficie óptima de alrededor 89,042 hectáreas.

La ciudad de Saltillo también acentuando la ampliación y diversificación de las actividades económicas actuales, considerando el despegue y fortalecimiento o creación de sinergias con los municipios de Arteaga y Ramos Arízpe, como circuitos de servicio y manufacturas dinámicas susceptibles a la articulación con otros polígonos industriales reposicionando áreas dinámicas complementarias para la investigación y desarrollo tecnológico, jugando un papel importante en el proceso de industrialización, partiendo del Corredor Logístico del T-MEC como un brazo económico que ha permitido una vinculación

con la ciudad regiomontana, al estar constituido por los procesos de inversión, comercio y servicios y de la propuesta de prototipos de viviendas sustentables y se incorporan al tejido urbano social favoreciendo al medio físico natural.

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

El ofrecimiento de un polígono industrial, comercial o de servicios implica lotificación o subdivisión del terreno necesario para los emplazamientos de una ingeniería urbana para instalar empresas transnacionales de proveedores, con lo que se contribuye al intercambio de bienes y servicios, transacciones comerciales y de materias primas, productos y de conexiones a otras regiones para impulsar el desarrollo económico regional y territorial sobre el Corredor Logístico del T-MEC, para llevar a cabo un proceso funcional y territorial, sobre las vías de comunicación interurbanas e intraurbanas, metropolitanas y regionales, de servicios ferroviarios (espuelas de ferrocarril), aeropuertos, caminos y puentes y autotransporte federal, etc., con la respectiva legislación de transporte y comunicaciones sobre los ejes logísticos que se vinculan y se interconectan con la región metropolitana de Saltillo-Monterrey, una unidad territorial caracterizada por su ubicación geográfica y su intercambio comercial con Estados Unidos y Canadá.

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

Con un grado de formalidad con la que se ha desarrollado las áreas propensas a la inversión extranjera, siendo fundamental una actualización del marco jurídico y los instrumentos normativos de la gestión territorial. Emplazando sobre un eje carretero y una infraestructura férrea la accesibilidad y la conexión de tecnologías de la información y comunicación (TIC's), en el trayecto de la secuencia espacial del corredor, conjuntamente disponiendo un soporte material demandante por un factor exógeno transformando áreas para la predisposición de un sistema de infraestructura intermodal afectando a las áreas ejidales, localidades rurales y urbanas estando propensas también hacer detonadores de proyectos por los desarrolladores empresariales inmobiliarios, derivado de la continua autorización de cambios de uso de suelo y permisos de construcción en zonas de praderas y suelos agrícolas.

El Corredor Logístico del T-MEC ha permitido la valoración de la habitabilidad y productividad industrial, mediante la interacción con el tejido urbano social, principalmente en la zona de la periurbanización metropolitana de Monterrey mantiene una vinculación mediante una diversidad de

parques industriales, tecnoparques, terminales intermodales, plantas industriales en sus diferentes áreas: automotriz, aeronáutica espacial, robótica, electrónica, farmacéutica química, biotecnología, entre otros. Determinando las transformaciones productivas y dinámicas territoriales regionales, apoyando a los consorcios y corporativos transnacionales y estructurando las nuevas relaciones espaciales.

### **Sistema Polinuclear Metropolitano**

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

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

Los ejidatarios y comuneros, por su parte, han asociado diversos problemas de sus parcelas con la contaminación de los arroyos, derivado de la continua autorización de cambios de uso de suelo y permisos de construcción en zonas de praderas y suelos agrícolas, obligándolos a reducir el número de cultivos y estando expuestos a diversos riesgos, así como a la proliferación de accidentes viales e industriales en el tramo Ramos Arizpe-Santa Catarina, son dos municipios que más que enmarcar una delimitación, determinan una competitividad y oportunidad que multiplican los vínculos ínter territorial y recrean figuras territoriales más complejas y dinámicas.

Una territorialidad del soporte material de los centros logísticos que responden al dimensionamiento global, una secuencia espacial del eje con 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 regionales y metropolitanos.

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

Dentro de una dimensión espacial urbana y regional establecida en una cordillera de áreas naturales protegidas por el Parque Nacional Cumbres de Monterrey, dominante área natural protegida de casi 200

mil hectáreas, una cadena montañosa de la Sierra Madre Oriental encontrándose una alta biodiversidad, siendo un área importante para la conservación de las aves y su imponente corteza terrestre y vegetal la invaden varios municipios alrededor, entre ellos Santa Catarina, disponiendo una panorámica paisajística impresionante conformado por una serie de formaciones geológicas, con monumentales paredes rocosas con una diversidad de texturas ambientales, con cañadas, valles y ríos, existiendo la disposición de juegos de alto extremo y la escalada en roca en el Parque la Huasteca.

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

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

La implementación de las estrategias industriales estable un fuerte estímulo a la pequeña y mediana industria, pero sobre todo, se prevé el establecimiento de los centros logísticos, obedeciendo a dos factores esenciales la infraestructura urbana prevaleciente en cada zona metropolitana y la composición del sistema carretero y ferroviario principalmente para determinar un vector geográfico e introducir las adecuaciones pertinentes de los servicios urbanos, la energía eléctrica, emplazar vías alternas de comunicación, posicionando una serie de servicios y comercios alrededor o integradas a los polígonos industriales permitiendo adaptar un sistema de infraestructura logístico reforzando la vinculación y el enlace de conectividad más directo del sector regional metropolitano Saltillo-Monterrey, estimulando en la zona de la periurbanización metropolitana de Monterrey un “nodo de interacción económica industrial”, (ver mapa 2).

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

La zona norte de la periurbanización metropolitana integrada por cuatro municipios: El Carmen con 38.306 hab., Salinas Victoria con 54.192 hab., Ciénega de Flores con 42.715 hab., y General Zuazua con 67.295 hab., y la zona oriente de la periurbanización metropolitana esta conformada por el municipio de

Pesquería con 87.168 hab., conformando un cinturón urbano estos cinco municipios con una interacción directa con Ciudad Apodaca que mantiene una doble identidad dentro de la estructura urbana de la zona metropolitana y la periurbanización metropolitana contribuyendo a las transformaciones productivas y dinámicas territoriales bajo un proceso de expansión urbano industrial registrada respondiendo a la lógica social impuesta por la reproducción del capital inmobiliario industrial, comercial y de servicios establecido a través del modo de producción capitalista; como resultado y reflejo del comportamiento de la dimensión espacial de la economía neoliberal imperante, que deberá responder a los escenarios de la renegociación del acuerdo comercial del T-MEC.

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

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

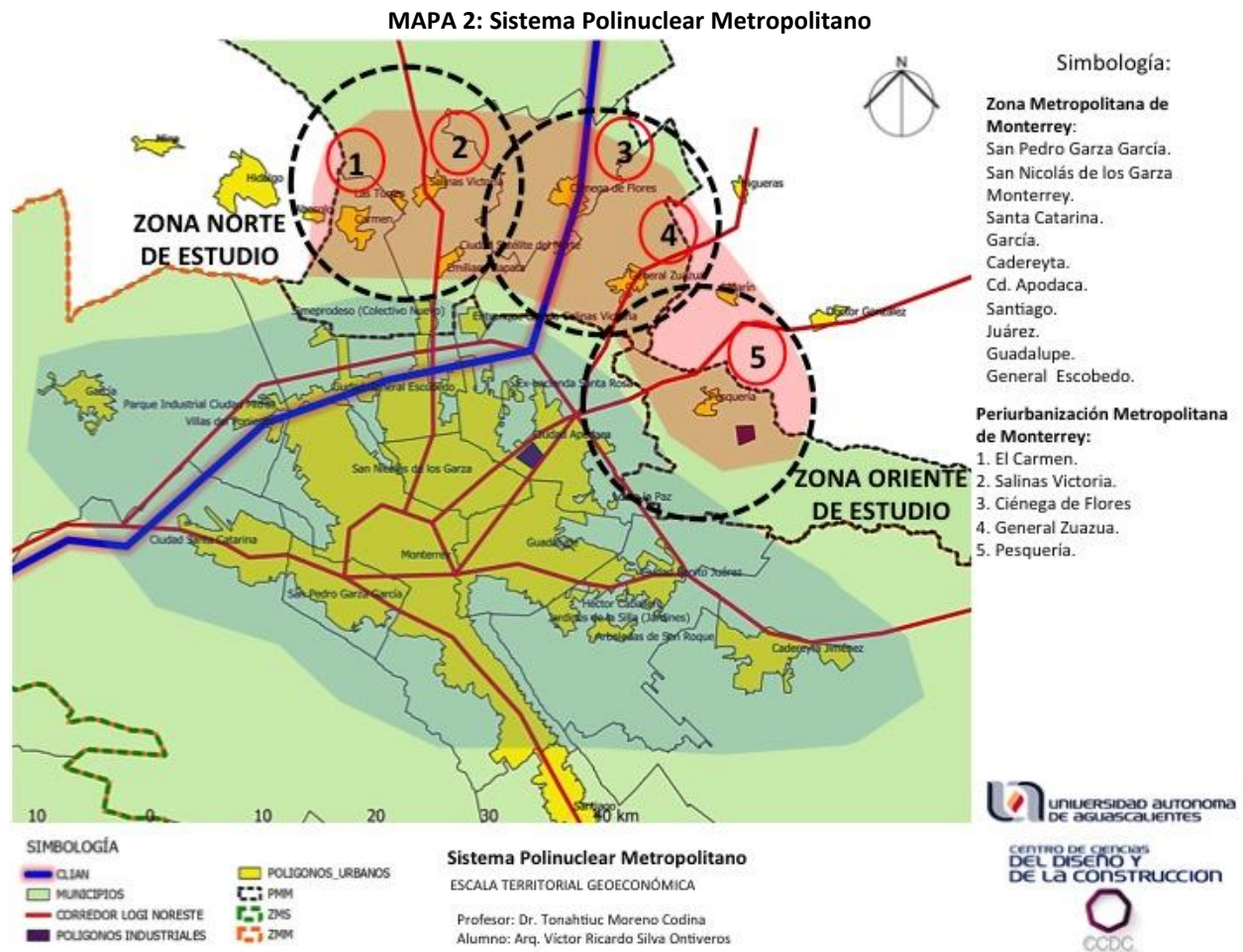
Los resultados de las acciones de la Política Estratégica Regional del Sistema Nacional de Corredores Logísticos han instrumentado la regulación y promoción del Estado para fomentar la inversión privada, predisponiendo un sistema de infraestructura intermodal funcional para la logística comercial y ponderando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

Existiendo la necesidad de incorporar parámetros de tipo espacial –pendientes en la planeación de regional metropolitana de Saltillo-Monterrey– sobre el corredor adaptando una metodología de estudio que ayude a delimitar un contexto mundial hasta el contexto del polígono industrial, enfocándolo a un espacio físico territorial, tomando en cuenta la influencia que el resto de los contextos tienen sobre él, el corredor comparte la actividad dada en el territorio existiendo en cada espacio elementos sumamente interesantes para la iniciativa privada. Para efectos de gestión territorial, la flexibilidad de los planes parciales parece ser directamente proporcional a la magnitud del proyecto del brazo económico que tiende a seguir, lo que permite emplazar más parques industriales y plantas armadoras automotrices.

La zona metropolitana al no ofrecer una dotación territorial para emplazar más polígonos industriales, mantiene una extensión territorial por medio de la periurbanización ubicando espacios para el ejercicio del comercio logístico de importación o exportación y el intercambio directo de materias primas, mercancías y servicios, dentro de una dinámica de mercado y una mayor correlación en el aumento de insumos de producción e intercambio de tecnología, lo que crea más fuentes de empleos, revierte el



proceso de estancamiento e impulsa una nueva identidad territorial de un “nodo de interacción económica industrial” con fines de un desarrollo económico regional.



Fuente: Elaboración propia datos de google maps.

Así la dualidad dimensional que presenta la metropolización y la periurbanización de Monterrey es el testimonio del comportamiento colectivo relacionado con el uso de la estructura física espacial de dos entidades federativas y dos zonas metropolitanas que producen una serie de intercambios y acceden a una vinculación y conectividad funcional desplegando una logística comercial respondiendo a los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica, principalmente; aprovechando su infraestructura urbana consolidada y su ubicación geográfica de cada tramo para la optimización y aprovechamiento del suelo residencial, comercial e industrial e implementar la disposición de desarrollar un sistema de integración regional y de coadyuvar al reconocimiento de legitimar los usos del suelo mixto y la acreditación y escrituración de predios, lotes y terrenos hacer regularizados manifestando una necesidad de posicionamiento territorial con el propósito de crear un vínculo con fines económicos y empresariales de mediano y largo plazo.

Los corporativos globales o empresas transnacionales y nacionales, amparados mediante la renegociación del T-MEC y bajo marcos normativos eficientes y capaces de regular los intereses públicos y privados por parte de la Secretaría de Economía la NMX-R-046-SCFI-2015, industrial parks

specifications. En una economía abierta las presiones del mercado internacional se dirigen a una mayor calidad de producción empresarial, la competencia de un posicionamiento macroeconómico, el intercambio de bienes y servicios.

### **Periurbanización Metropolitana de Monterrey**

Las cabeceras municipales que comprenden la zona norte de la periurbanización metropolitana desean quienes gobiernan que funcionen como un punto nodal de las interacciones globales, a través del Corredor Logístico del T-MEC, proponiendo el crecimiento futuro de contenedores de la Terminal Intermodal de Kansas City Southern de México. De acuerdo con representantes de la empresa, con la ampliación de infraestructura se estima que la terminal pasará de 9 mil a 16 mil maniobras al mes e incrementará su capacidad de carga en 30% a fin de movilizar cerca de 110 mil contenedores al año. La terminal cuenta con una extensión de 84 hectáreas, de las cuales 55 están en operación, como parte de la ampliación duplicará la longitud de las vías al pasar de dos a cuatro kilómetros, asimismo se incrementará el área para el Recinto Fiscalizado. La capacidad de estiba es para 3 mil 500 contenedores y con los trabajos de expansión se prevé tener capacidad para mil contenedores más.<sup>10</sup>

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

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

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

Aprovechando la infraestructura urbana existente de la zona metropolitana de Monterrey y la confianza de invertir en diferentes sectores económicos por su posición geográfica y su conectividad regional hacia la ciudad fronteriza de Nuevo Laredo fomentando territorialmente nuevos desarrollos habitacionales, zonas hoteleras y comerciales, tiendas de autoservicio y estaciones de gasolineras, propiciando un crecimiento al norte de la periurbanización metropolitana de Monterrey, con la llegada del parque industrial Hofusan en Salinas Victoria, manteniendo la disponibilidad de financiamiento preferencial para terrenos urbanizados, exenciones fiscales, con la disponibilidad de mano de obra, servicios, equipamiento, transporte y vivienda para obreros y empleados, oferta de insumos industriales,

---

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

<sup>11</sup> IDEM.

materiales y equipos para la producción de la materia prima industrial, acceso a un enorme mercado económico en donde vender los productos y comercializarlos ha sido un factor de gran ventaja que dispone la presencia del Corredor Logístico del T-MEC en la zona metropolitana de Monterrey para el establecimiento de polos de desarrollo productivo; en su conjunto, estos atractivos producen la economía de escala y fortalecen el desarrollo económico regional, tanto en la zona oriente y norte de la periurbanización metropolitana fortaleciendo el “nodo de interacción económica industrial”, a partir del anillo periférico en adelante dando una continuidad al crecimiento urbano principalmente a los municipios de El Carmen, Salinas Victoria, Ciénega de Flores, General Zuazua y Pesquería.

La periurbanización metropolitana de Monterrey se caracteriza por concentrar una acumulación global del capital bajo una estructuración de un sistema de comunicación de enlace terrestre; sistemas de telecomunicaciones; desarrollo de tecnología de punta; sistema de infraestructura aeroportuaria; conformando una reestructuración de la dinámica del mercado laboral, y promocionando grandes proyectos infraestructurales e inmobiliarios y emplazando una comarca de competitividad logística comercial integral y global. También se caracteriza por concentrar una acumulación global del capital bajo una estructuración de un sistema de comunicación de enlace terrestre; sistemas de telecomunicaciones; desarrollo de tecnología de punta; sistema de infraestructura aeroportuaria; conformando una reestructuración de la dinámica del mercado laboral, y promocionando grandes proyectos infraestructurales e inmobiliarios y emplazando una comarca de competitividad logística comercial integral y global.

Una periurbanización cada vez más dependientes de las decisiones económicas-financieras de los corporativos globales, empresas transnacionales y nacionales, adecuando y condicionando su infraestructura para el desarrollo logístico comercial, tomando y conectándose de la infraestructura urbana de la zona metropolitana de Monterrey, dejando de lado la infraestructura de carácter social.

En algunas áreas de la zona norte de la periurbanización metropolitana el desarrollo agropecuario generó un cambio en la composición de los cultivos que también afectó al sector ejidal. Los productos más redituables (que eran los de exportación) sustituyeron paulatinamente a los cultivos tradicionales que se trabajaban a costos más elevados; y los ejidos demostraron una mayor inclinación a continuar con la siembra del grano básico a pesar de su baja rentabilidad; algunos otros han tenido mayor éxito por su organización gremial, con la facilidad de apoyos por parte del banco y financieras para dedicarse a un cultivo más intenso y mejorar el uso del suelo, ya que no contaba con tecnología adecuada para realizar el cambio, siendo evidente que el sector ejidal estaba incapacitado para competir en términos empresariales.

Los ejidos estaban abiertamente discriminados en la asignación de recursos para mejorar su producción y privilegiar a los propietarios privados, facilitando los trámites y servicios en la Secretaría de Desarrollo Rural y Agroempresarial de cada ciudad central y el apoyo de los programas federales de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA).

Ambos crecimientos que conforman parte de la periurbanización mantienen una unidad territorial dinámica conformando un “nodo de interacción económica industrial”, esta característica ha propiciado que el corredor a carecido de un método de prospectiva regional, en grandes extensiones bajo el régimen de propiedad ejidal, induciendo el suelo mixto sobre todo en áreas agrícolas y praderas, presentando niveles múltiples de exposición al riesgo a lo largo de la secuencia espacial, que requieren modelos de seguridad altamente eficaces y permitan garantizar la agilidad en el flujo de los procesos así como la integridad de bienes y servicios de las personas, para ser más competitivo y eficiente y ser un

generador de un entorno óptimo con bondades y facilidades de accesibilidad al desarrollo urbano y el ordenamiento territorial.

Contemplando los servicios necesarios para posibles proveedores transnacionales de autopartes, la predisposición de emplazamientos de más plantas Kia Motors, Daimler, Caterpillar, Hyundai, Navistar (International), la Terminal Intermodal de Kansas City Southern de México y el parque industrial Hofusan respondiendo a la conformación del “nodo de interacción económica industrial”, es decir, un Monterrey con una economía fundamentada en la industrialización y en la diversificación de actividades económicas que conlleva a través de cambios estratégicos a fomentar dentro del corredor como un nuevo depositario donde se organizan y se localizan las actividades industriales, comerciales y de servicios y a su vez incorporando usos mixtos sobre una periurbanización metropolitana bajo una política de planeación territorial que conlleva tareas previas como revertir el proceso de uso irregular y desordenado, establecer parámetros para ordenar y clasificar los usos del suelo, desarrollar un plan integral de movilidad regional y sobre todo predisponer áreas urbanizables, (ver mapa 3).

Se encuentran elementos naturales como el río pesquería y el arroyo del topo chico, y con una topografía poco accidentada, además de no contar con áreas naturales protegidas o parques públicos de igual manera no cuenta con áreas verdes, sin embargo, mantiene una vinculación y conectividad favorable como el anillo periférico de Monterrey que es una vialidad de carácter regional y contar con varias vialidades metropolitanas como Av. Miguel Alemán y la Av. Carlos Salinas.

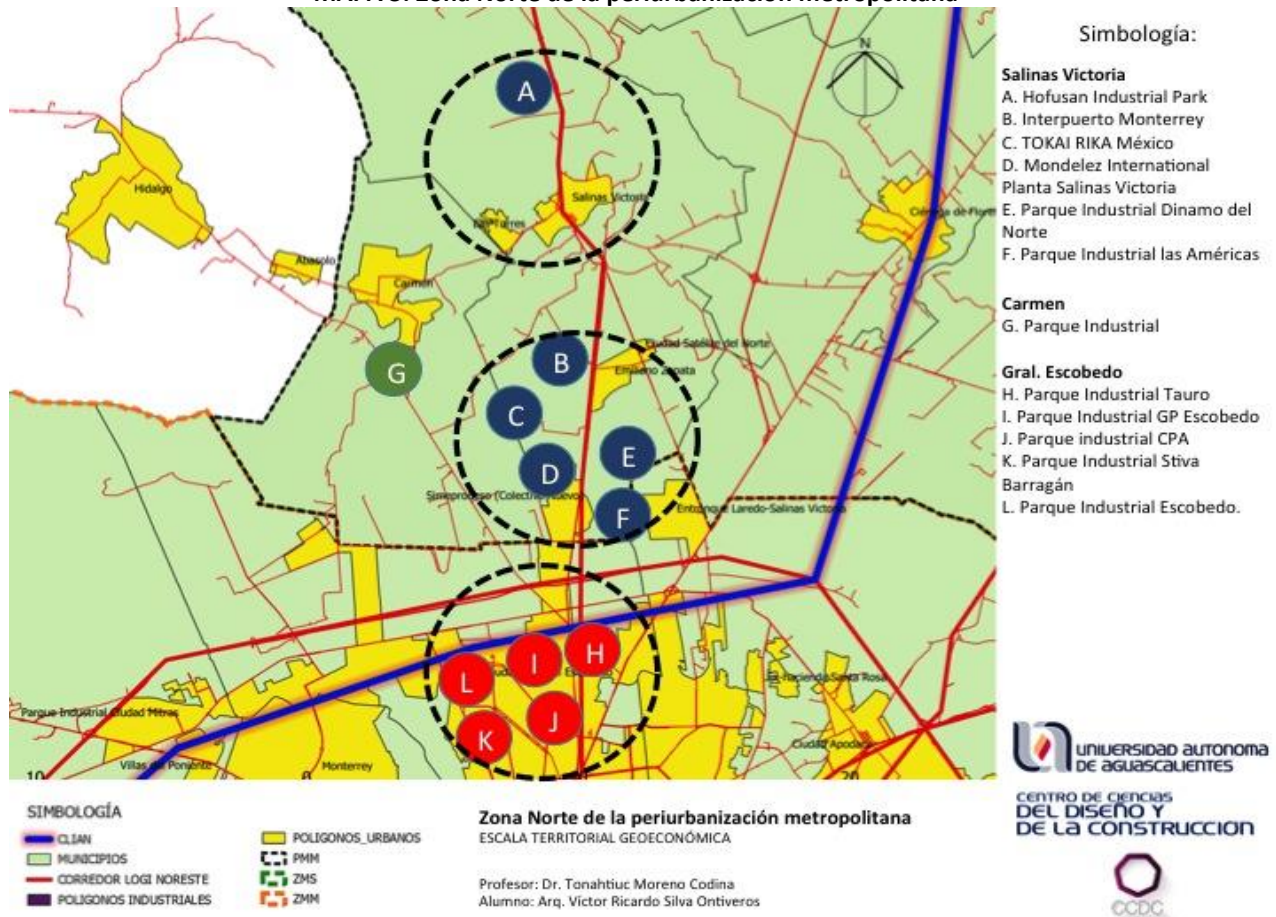
La entidad de Nuevo León presenta el 95% de la población es urbana y el 5% de la población es rural; siendo que en el 2010, el 78% de la población vive en localidades urbanas y el 22% rurales. La zona oriente de la periurbanización metropolitana representada por el municipio de Pesquería con 87.168 hab., y que aporta menos a la economía de la zona metropolitana de Monterrey, además de contar con el índice de desarrollo humano más bajo, caso contrario al de Apodaca que a pesar de no ser un municipio importante de la zona metropolitana de Monterrey, ocupa el 3er. lugar en población y cuentan con un índice de desarrollo humano alto, manifestando una dispersión espacial, como consecuencia de la falta de planeación urbana, jugando un papel importante en el proceso de consolidación de la periurbanización metropolitana.

Mientras que en la zona norte de la periurbanización metropolitana se concentra una población estimada de 202,507 habitantes, disponiendo de forma radial los vectores geográficos de las cabeceras municipales de El Carmen con 38,306 habitantes con una extensión territorial de 102.3 Km<sup>2</sup>. Contando con una orografía al norte de estribaciones de la Sierra Minas Viejas y al sur el cerro de San Miguel que pertenece a la sierra el Fraile. Concretamente se presentan tres formas características de relieve, la primera corresponde a zonas accidentadas y abarca aproximadamente el 15% de la superficie, se localiza al norte del municipio. La segunda zona corresponde a la semi-plana que abarca el 10% de la superficie, se localiza al centro del municipio; la tercera corresponde a la zona plana, que abarca el 75% de la superficie y se localiza en el extremo sur del municipio.

Al municipio lo atraviesa el río Salinas de oeste a este, sus aguas se utilizan para la irrigación. Además cuenta con los siguientes recursos hidrológicos: Los arroyos Ocotillas, Los Nogales y Encinal, que llevan caudal solamente durante la época de lluvias. En cuanto al uso potencial del suelo, el primer lugar lo ocupa la ganadería con 12,715 hectáreas, siguiéndole la agricultura con 325 hectáreas y al área urbana con 100 hectáreas. La tenencia de la tierra es de propiedad comunal, ocupando el segundo lugar el tipo de tenencia ejidal.

El segundo municipio de la periurbanización metropolitana es Salinas Victoria con 54,192 habitantes y una extensión territorial de 1,658.08 km<sup>2</sup>, contando con una orografía de la sierras de Minas Viejas, cerros de El Espía, Milpillas, y la Sierra de Gomas. Un valle de dos ríos principales, El Salinas y El Pesquería; depende de una basta red hidrológica en el vecino estado de Coahuila, entrando al estado de Nuevo León por Paredón y a la misma vez al municipio de García. En el ámbito municipal, por citar algunos arroyos el de San Diego (en honor a Diego Villarreal) o de Gomas, Picachos conocido por el de Mamulique que abastece la presa de La Española.

**MAPA 3: Zona Norte de la periurbanización metropolitana**



Fuente: Elaboración propia datos de google maps.

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

El tercer municipio es Ciénega de Flores con 42,715 habitantes y una extensión territorial de 146.5 km<sup>2</sup>. Su suelo es en parte montañoso, con las estribaciones de la sierra de Minas Viejas y por la sierra del Fraile, el resto es generalmente semiplano. Las zonas accidentadas abarcan aproximadamente el 75% de la superficie, se localizan al noroeste y al centro del municipio; el 25% restante corresponde a terrenos semiplanos.

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

El último municipio es General Zuazua con 67,294 habitantes y una extensión territorial de 184.87 Km<sup>2</sup>. A diferencia de los anteriores municipios no cuenta con montañas altas, pero está rodeado de lomas, como son la loma del Doctor, La Cruz, Las Vírgenes, Los Molinos, Las Carreras, Las Cruces. Entre los ríos más importantes que cruza es el río Salinas que cruza de oeste a este; detrás del casco municipal hay un manantial que produce 20 litros de agua por segundo también contamos con 4 grandes pozos que proveen agua al municipio, como es la presa de la Providencia, presa San Pedro. Acequias: El Nopal, La Providencia y Las Flores.

Por lo que respecta al uso potencial del suelo se tiene 11,290 Hectáreas destinadas al uso agrícola, la tenencia de la tierra básicamente es privada. El 70 % del territorio municipal esta destinado a la Agricultura, avicultura y ganadería se compone de cultivos para siembra de temporal establos para ganado, de engorda, naves para gallinas y pollos, un 25 % está ocupado para vivienda, industria y comercio y un 5 % en oficinas y espacios públicos.<sup>12</sup>

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

En cuanto a sectores habitacionales solo se encuentra Colinas de Santa Engracia el cual ya tiene un 50% de avance ya que aún se encuentra una parte en construcción se encuentra en el municipio de Pesquería cuanta con una extensión territorial de 3.5 km. Apodaca cuenta con un poco más de 30 colonias. Santa Rosa que cuenta con una extensión total de 2,128.60 km<sup>2</sup>, San Francisco la cual está dentro de la zona

---

<sup>12</sup> Secretaria de Gobernación por medio del Instituto Nacional para el Federalismo y el desarrollo Municipal (INAFED), y el Sistema Nacional de Información Municipal (SNIM).

centro, es una de las colonias más pequeñas ya que tan solo tiene 500 m<sup>2</sup>, colonia Moderno Apodaca ubicada en el centro colinda hacia el sur con una vialidad de la Av. Miguel Alemán cuenta con diferentes edificios gubernamentales y tiene una exención de 1.8 km<sup>2</sup>., además de contar con la Preparatoria 1 UANL (Unidad Apodaca), colonia Paraje Santa Rosa ubicada al norte de la zona centro cuenta con una extensión territorial de 2.3 km<sup>2</sup> y es únicamente de uso habitacional contando con algunos comercios pequeños, la colonia Villa de Santa Rosa se encuentra al sur de la colonia Paraje Santa Rosa y tiene una extensión total de 1.8 km<sup>2</sup>, la Quinta Colonial Apodaca con una extensión territorial de 1.75 km<sup>2</sup> y la segunda parte de dicha colonia tiene una extensión de 1.3 km<sup>2</sup> se encuentran en la parte noreste de Apodaca.

En la zona oriente de la periurbanización metropolitana el emplazamiento de KIA Motors México ubicada en el sureste de Pesquería además se encuentran las industrias de APROSANKIN, Planta 2 KIA Motors, Dongwon México, Química Pesquería, Boxland SA de CV, Abner del Norte y TAEHWA de México. En Apodaca Washington Penn Plastic de México, al igual que Plesa Steel, Munters, el Parque Industrial Milenium Apodaca, Sonoco, grupo Hitec Monterrey, Sanmina Corporation Apodaca Plant, Pexco, Hakkai México SA de CV, Bulter de México, Bay Mex, Melter SA de CV Process Equipment, Mazak, Parque Industrial Stiva, ABSTEEL Apodaca, DSV Solutions 2, Parque industrial Finsa Aeropuerto, Fundicion Qualy, Uniform Color de México, Trabajo Mty, Yaskawa México SA de CV, Melter-Melt Shop Components / Siderúrgica entre otros polígonos industriales concentrados en un cinturón que condiciona las áreas destinadas al uso habitacional, y propagando el uso comercial y de servicios representando un “nodo de interacción económica industrial” al oriente.

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

## **Conclusiones**

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

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

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

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

El enfoque de este trabajo es multidisciplinario y eminentemente teórico-metodológico, incorporando aspectos de la planeación urbana, urbanismo neoliberal, gestión territorial, y la organización de procesos de las cadenas de suministro y de logística comercial. El análisis del estudio del sistema de cuadrantes sobre el eje define los lineamientos comunes de carácter técnico y operativo, construyendo una visión integral del territorio metropolitano de las dos unidades territoriales: Saltillo y Monterrey, permitiendo conformar el diseño de instrumentos de gestión de políticas regionales y urbanas que evalúe las transformaciones productivas y dinámicas territoriales por medio de interpretaciones de proposiciones sustantivas de hechos, variables, parámetros, relaciones entre variables y/o entidades a través de índices de territorialidad regional; y habitabilidad industrial del proceso de organización y ocupación del territorio relativos a los polígonos industriales, de servicios turísticos y comerciales.

Las contribuciones técnicas-metodológicas y de gestión-normativa han proporcionado una descripción ordenada, analítica, sistemática, y de evaluación del perfil de regionalización del corredor y su interacción con otros, para legitimar los cambios de uso de suelo y las densidades dentro de la inercia que conlleva la logística comercial, la ubicación geográfica y la orografía territorial y la predisposición de empresas transnacionales de autopartes y del sector aeronáutica espacial dentro de los sectores metropolitanos, bajo marcos normativos eficientes y capaces de regular los intereses públicos y privados. En el trayecto de la secuencia espacial del corredor dispone un soporte material demandante por un factor exógeno transformando áreas para la predisposición de un sistema de infraestructura intermodal afectando a las áreas de cultivo, áreas ejidales, localidades rurales y urbanas estando propensas también hacer detonadores de proyectos por los desarrolladores empresariales inmobiliarios.

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

No se observan criterios unificados en el ofrecimiento de infraestructura, obras de urbanización, servicios, precios y ubicación de terrenos que, incluso, se localizan cercanos a terrenos agrícolas de riego, acentúan la especulación inmobiliaria, baja ocupación del suelo, toma de decisiones incorrectas y costosas para los empresarios. Esto permite evaluar, planear y redefinir espacios de reserva para la expansión global del capital en las inmediaciones o periferias urbanas de Monterrey, reconociendo la gran importancia que adquiere la dimensión territorial y conectividad regional con el tejido urbano social.



El desarrollo urbano industrial en la periurbanización metropolitana de Monterrey ha conformado polos de desarrollo en la zona norte y oriente, caracterizado por un mercado en constante crecimiento y de oportunidades cercano a la frontera norte con Estados Unidos, no sólo por el auge de los sectores comercial y de servicios, e inmobiliario, sino también por la inversión extranjera, posicionando la planta armadora automotriz Audi, bajo un modelo industrial regional competitivo de carácter internacional y una orientación territorial para la conformación de una comarca competitiva global.

Determinando en la periurbanización metropolitana el emplazamiento de un nodo de interacción industrial. Conformando un soporte material dispuesto sobre la secuencia espacial del Corredor Logístico del T-MEC es la representación demandante por un factor exógeno transformando áreas para la predisposición de un sistema de infraestructura intermodal afectando a las áreas de cultivo, áreas ejidales, localidades rurales, estando propensas también hacer detonadores de proyectos por los desarrolladores empresariales inmobiliarios, devaluando su carácter de productividad, derivado de la continua autorización de cambios de uso de suelo y permisos de construcción en zonas de praderas y suelos agrícola de la periurbanización metropolitana de Monterrey.

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

El desarrollo económico regional, está ligado a un proceso de industrialización, responde 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 y las empresas transnacionales, determinando una urbanización neoliberal.

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

## Referencias

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

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

**Avila Conelly, C.** (2011) “Urge regular desarrollo de parques industriales”. Directora General de la Asociación Mexicana de parques Industriales. Revista Inversión Inmobiliaria. Año 4, Número 22, Septiembre - Octubre.

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

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

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

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

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

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

**Moreno Codina, Tonahtiuac** (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.

**Villa Méndez, M.S.** (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.