

GEOGRAFÍA REGIONAL DEL CORREDOR LOGÍSTICO EN EL SECTOR METROPOLITANO IRAPUATO-SALAMANCA

*Tonahtuic Moreno Codina*¹

*Netzahualcóyotl López Flores*²

*Mónica Susana de la Barrera Medina*³

RESUMEN

El estado planteó una nueva prioridad en la actividad industrial apoyada en la presencia de empresas de alta productividad metal-mecánica, electrónica, automotriz y la industria aeronáutica dentro del Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior. A través de obras de infraestructura que consoliden un sistema de movilidad multimodal, a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales, reconociendo la importancia de la conectividad, territorialidad, habitabilidad y productividad que generan los corredores logísticos; contribuyendo de manera significativa al desarrollo urbano y regional, asentando distintos polígonos industriales cercanos a los núcleos urbanos. Entre los objetivos son describir el impacto del desarrollo económico regional, identificando las potencialidades más relevantes del corredor y las fortalezas de que dispone, evaluando las transformaciones productivas y dinámicas territoriales del Sector Metropolitano Irapuato-Salamanca, ya que presenta una inequidad territorial, prevaleciendo contrastes sociales por la falta de prevención de crear espacios más habitables, induciendo un uso de suelo industrial sobre áreas de parcelación agrícola, de praderas y áreas naturales, sin ninguna valorización del instrumento de regulación de las modalidades del régimen de propiedad, contempladas en el Programa de Desarrollo Regional Región Centro-Occidente.

Concluyendo que la planeación y el desarrollo urbano industrial deben considerarse conscientemente para evitar colapsos y resultados indeseables de formar espacios sin ninguna garantía de transitabilidad peatonal, prever y anticipar la apropiación del espacio, no sólo como un contenedor de industrias, bodegas o grandes complejos industriales, si no actualizar una instrumentación de gestión territorial, para determinar los usos de suelo mixto, sin generar confusión e incertidumbre en algunas zonas del sector metropolitano Irapuato-Salamanca, respetando y protegiendo y garantizando los intereses colectivos de la sociedad a través de la planeación urbana preventiva y estableciendo adecuadas provisiones, usos, reservas, destinando en zonas aptas los asentamientos industriales como un elemento activo que influye en el tejido urbano social.

Palabras clave: *corredor logístico, polígonos industriales, sector metropolitano.*

¹Profesor Investigador del Departamento de Urbanismo 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

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

³Profesora Investigadora del Departamento de Representación del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Miembro del Núcleo Académico Básico de la Maestría en Planeación Urbana, mdlbm2000@gmail.com

Introducción

Teniendo como marco referencial la administración anterior que contemplaba en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018, 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. A través del Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales se incentiva y promueve que las autoridades de los diferentes niveles de gobierno actualicen sus programas de desarrollo; conforme a la política nacional, así como la suma de la participación de instituciones públicas, privadas y sociales, con lo que se reconoce al Sistema Nacional de Corredores Logísticos siendo éste un mecanismo global para el desarrollo de regiones socioeconómicas, con el propósito fundamental de reactivar y consolidar el eje dinamizador del desarrollo económico regional y territorial por su posición geográfica el Corredor Logístico Industrial Automotriz del Bajío (CLIAB), presenta características específicas para dar certidumbre a las inversiones que potencialmente vendrán a emplazar parques industriales y plantas armadoras automotrices en la Región Centro-Occidente, comprendida por diversos sectores metropolitanos desde la zona metropolitana de Aguascalientes hasta la zona metropolitana de Querrétaro promoviendo una logística comercial, relacionando a los puertos y su interacción y enlace al Eje Interior del Pacífico para un traslado eficiente de las mercancías, productos y servicios e intercambio tecnológico.

El Programa de Desarrollo Regional Región Centro-Occidente, no gestiona el control preventivo y de actualización de los instrumentos en defensa de los intereses de la región del Bajío, solamente está diseñado para un grupo de empresarios aliados al interés transnacional o nacional expresando profundas disparidades regionales y sectoriales, que se adapta en tiempos diferenciados, con resultados heterogéneos, específicamente para fomentar y regular la inversión privada de empresas transnacionales y nacionales cuya operatividad y eficiencia logística del sistema intermodal de transporte adapta sus necesidades de movilidad interna en los fraccionamiento industriales sin contemplar la movilidad urbana regional, cuya aplicación de política regional se orienta a invertir ya sea de manera dispersa en los sectores metropolitanos, sin tener una visión preventiva y de control en cada unidad geográfica correspondiente a los diferentes tramos del corredor.

Dentro de la secuencia espacial se observa las tendencias de configuración de un sistema regional polinuclear territorial del CLIAB y las interrelaciones que existen entre las actividades económicas distribuidas en la geografía espacial de las Terminales Intermodales de Contenedores de la Región Centro-Occidente, permitiendo evaluar la secuencia espacial de la geografía del espacio regional interpretando la expresión de relaciones, proposiciones sustantivas de hechos, variables, parámetros, entidades y relaciones entre variables y/o entidades u operaciones, partiendo el tamaño de la muestra desde la ciudad de Irapuato a la ciudad de Salamanca, Gto.

Apreciando en este sector metropolitano un sistema de una plataforma logística para ser más competitivo y eficiente los grandes corporativos automotrices que necesitan buscar nuevos nichos de mercado, es decir, el posicionamiento trascendental dentro del Bajío emplazando dentro de sus diferentes segmentos de la secuencia espacial parques y ciudades industriales, tecnoparques, puertos interiores, complejos industriales territorialmente fomentando nuevas formas de relaciones de enlace de conectividad, donde los niveles territoriales han cambiado su función y su vinculación competitiva, y la calidad de producción se expande a una economía exportadora incorporando a ella nuevos mercados para conformar una red de ciudades neoliberales: China, Japón, Estados Unidos, Alemania, Corea del Sur, Brasil, India, España, México y Canadá.

El Eje Interior del Pacífico: sobre la Carretera Federal No. 45 México-Querétaro en el entronque del Libramiento Querétaro-San Luis Potosí en el municipio El Marqués, Qro., en la localidad urbana El Colorado, donde convergen la desviación de dos corredores logísticos, reflejando dos trayectorias de una secuencia espacial con un mismo patrón territorial en el Eje Transnacional del T-MEC y el Eje Interior del Pacífico localizando parques industriales en las inmediaciones de localidades rurales, urbanas, zonas conurbadas y metropolitanas propensas hacer detonadores de proyectos por los desarrolladores empresariales inmobiliarios, siendo fundamental llevar a cabo un estudio de la comprensión de las realidades urbanas y del desarrollo regional.

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 ciudades de Irapuato y Salamanca, analizando 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.

La ventaja competitiva enmarca una organización de actividades económicas que se dirigen no solo al resguardo y almacenamiento, sino que también a la producción y al intercambio de bienes o servicios para el mercado regional, nacional e internacional y consumen un suelo mixto sobre el CLIAB aumentando la capacidad de los transportes de carga debido a la inversión privada para satisfacer la demanda de distribución entre México y Estados Unidos. A continuación se describe cada segmento que comprende el sector metropolitano Irapuato-Salamanca.

Segmento Poniente

La ubicación espacial y/o localización óptima de asentamientos industriales debe considerarse la instalación de un sistema de infraestructura intermodal, siendo un aspecto altamente relevante para su operatividad y funcionalidad logística comercial, mientras la secuencia espacial del corredor industrial incorpora el dimensionamiento espacial del intercambio de la conectividad y territorialidad regional; la habitabilidad y producción industrial. Las fuertes tendencias integradoras globales de los procesos económicos, sociales y culturales de la actualidad, han generado transformaciones que a su vez han inducido modelos y paradigmas nuevos, en los diversos patrones territoriales nacionales, mesorregionales, regionales, subregionales y metropolitanos, comprendidos por tres escenarios: la globalización transnacional, la competitividad económica y la urbanización neoliberal en las ciudades, implicando una importancia especial tanto en la práctica intelectual y académica, como en el diseño de políticas de gestión territorial sobre los corredores logísticos.

En los polígonos industriales la plusvalía del suelo tiene un papel primordial como elemento regulador y reproductor de la apropiación y sectorización del territorio, este proceso a configurado a varios segmentos del Bajío, las transformaciones que han significado áreas integrales regionales y una discontinuidad continua de predisposición de servicios urbanos, reconociendo que en la cabecera municipal de Irapuato existe una presión para la disponibilidad de más áreas de terrenos para la realización de proyectos de construcción y de adecuación de espacios destinados para la inversión extranjera con la adquisición de terrenos dentro del ámbito de la expansión global del capital.

Contemplando a su vez, en el segmento poniente condiciones óptimas, no sólo para atraer más inversiones del exterior, sino también, para movilizar recursos internos y establecer una función altamente especializada por la necesidad de un redimensionamiento de proximidad física con el sector metropolitano Celaya-Querétaro y los proveedores, competidores y otros servicios mediante un sistema regional polinuclear, captando flujos interregionales de capital, para atraer mano de obra calificada y

para organizar eventos en el ámbito global-competitivo, y por la importancia de dimensionar la espacialidad territorial y el mejor aprovechamiento de la comercialización de servicios, el índice de rentabilidad espacial alta algunos parques industriales tienen una desocupación espacial, y un índice de productividad industrial avanzada por su interacción logística con Querétaro.

En algunos tramos la presencia de asentamientos humanos contiguos a este sector metropolitano, que van difuminando la periferia urbana y la posibilidad progresiva de la pérdida del espacio público urbano y la consiguiente sustitución de éste por espacios para la inversión extranjera y un soporte material como símbolo del modelo neoliberal vinculado con un eje carretero y una infraestructura férrea, además de la accesibilidad y la conexión de tecnologías de la información y comunicación (TIC's), en el trayecto de la secuencia espacial de Irapuato a Querétaro.

Este proceso a configurado la estructura metropolitana con transformaciones que han significado áreas integrales regionales y una discontinuidad continua de localidades urbanas y rurales con una ausencia de referentes comunes, disgregada, producto de la manifestación de una necesidad de posicionamiento territorial, sobre las inmediaciones del corredor provocada por una vertiente de crecimiento paralelo a la vía rápida intraurbana que conecta las ciudades de Irapuato-Salamanca perdiendo la periferia urbana su dimensión espacial, interpretando patrones de conformación con dificultades de accesibilidad y con un deterioro ambiental, siendo espacios sin oportunidades de integración con otras localidades circundantes, acentando una urbanización de contrastes socioeconómicos y de densidades de población, un patrón que se repite en otros sectores metropolitanos del Bajío.

En el segmento poniente los menores de 12 años sobrepasan más del 50% a la población ala población de mayores de 60 años; en la población de 12 años de sexo masculino es mayor que el femenino, caso contrario en los mayores de 60 años la población femenina supera la masculina en más de 3,000. Respecto a la densidad de población las localidades con más de 5,000 habitantes tienen el más alto porcentaje de asentamientos humanos por hectárea, siguiendo el rancho o finca y por último la población tradicional. Sin embargo las hectáreas de la población tradicional superan por más de cuatro veces al rancho o finca en su número de hectáreas.

Se contabilizó 108,562 viviendas, 322 escuelas, 45 hospitales, 207 colonias, 47 hoteles y 24 gasolineras, también 24 ranchos o fincas, 11 poblados tradicionales los cuales son Cuarta Brigada, San Antoni del Chico, Granja la Joya, Ex Hacienda de Buenavista (El Gabazo), San José de Marañón (La Mancha), Granja San Vicente Malvas (La Oreja), Ejido de Malvas (La Argolla), Las Malvas (El Resbalón), Lomitas de Malvas, Colonia Arteaga y El Carrizalito. Existen una localidad con más de 5,000 habitantes correspondiente a Irapuato y en total cuenta con 36 asentamientos humanos, (ver mapa 1).

Se formuló el índice de la cantidad de asentamientos humanos respecto a las has. El índice más alto en cuanto su proporción lo obtuvo rancho o finca 0.26, poblado tradicional con 0.03,. En total el índice solo alcanza el 0.01 y cabe destacar que el total de hectáreas de los asentamientos humanos en este segmento es de 4,378 has. El Porcentaje de has. por tipo de asentamiento humano respecto a la parcelación es de 11,200 has. las cuales se distribuyen de la siguiente manera: El 34.85% corresponde a la localidad con más de 5,000 habitantes referente a la mancha urbana de Irapuato, 3.41% población tradicional, y ranchos o fincas con 0.83%. En total el segmento poniente tiene el 39.09 % de las hectáreas ocupadas por asentamientos humanos.

MAPA 1. Segmento Poniente



Fuente: Elaboración propia.

En la apertura de este nuevo siglo testificamos la predisposición de normas entre los sectores público y privado del ramo industrial, con las reformas al Artículo 27 constitucional expresadas en la Ley Agraria del 6 de enero de 1992, y con la entrada en vigor del TLCAN en 1994, han sido factor fundamental para el impulso de los asentamientos industriales, careciendo de una visión de prevención.

Constituyendo un proceso de transformación y de trascendencia para el segmento donde grandes extensiones 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 hasta por un máximo de 30 años. El número de hectáreas ocupadas por los asentamientos industriales es de 3,296 que corresponde a 29.42 % del total del segmento metropolitano poniente y aumentándole 4,378 has de asentamientos humanos que corresponde al 39.08 %, significa que el 68.50 % ya está ocupado por asentamientos humanos e industriales.

Es importante no dejar a un lado los asentamientos humanos e industriales de este segmento metropolitano ya que tan solo queda el 31.50 % de esta parte del territorio para poder impulsar la visión de prevención anteriormente mencionada con estrategias que puedan dar seguimiento al cuidado del medio físico natural que se localiza a las inmediaciones de los asentamientos humanos e industriales.

También este segmento presenta desafíos de integración hacia el corredor; como una de las principales conexiones, disponiendo hacia el norte con el sector metropolitano León-Silao y hacia el oriente con Celaya-Querétaro, siendo un territorio estratégico para la vinculación empresarial, bajo la gestión de los acuerdos necesarios a nivel gobierno federal, estatal y con los organismos y confederaciones

apoyándose en los tratados de libre comercio que ha signado; estas nuevas circunstancias, abriendo nuevas oportunidades de promover los programas de desarrollo de las pequeñas y medianas empresas, PYMES, y estimular el establecimiento de empresas medianas de proveedores de autopartes ajustándose al estricto control de calidad de servicios y artículos e insumos que exigen las normas internacionales y nacionales, demandando la disposición de reservas territoriales que permitan que algunas naves industriales o empresas transnacionales se instalen en zonas aptas y compatibles sobre el corredor, constituyendo un proceso de inversión, comercio y servicios que se expanden y que pueden favorecer a determinados espacios regionales.

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

Por ello, la planeación y el desarrollo urbano industrial deben considerar conscientemente para evitar colapsos y resultados indeseables de formar espacios sin ninguna garantía de transitabilidad peatonal, prever y anticipar la apropiación del espacio, no sólo como un contenedor de industrias, bodegas o grandes complejos industriales o soporte material de una infraestructura complementaria de los procesos de captación de inversión por medio de empresas transnacionales.

El segmento poniente cuenta con el emplazamiento del Parque Tecnoindustrial Castro del Río un desarrollo industrial privado, un buen referente del desarrollo urbano industrial en Irapuato que ha demostrado uno de los más rápidos crecimientos. Castro del Río ofrece una plataforma de infraestructura especializada, además de contar con el servicio y flexibilidad que permite satisfacer todos los requerimientos de sus clientes, cuenta con una extensión territorial de 370 has.

En el Plan de Ordenamiento Territorial Zona Norte (que incluye el Plan Parcial del Polígono del Conocimiento y Plan Parcial de la Zona de Aldama y Parque TecnoIndustrial Castro del Río), del municipio de Irapuato en el 2012, orienta el establecimiento de industrias en el polígono industrial “Castro del Río” preferentemente y de manera alternativa sobre la franja colindante a la carretera Federal 45, además de fortalecer y concretar la reserva de uso industrial, en la zona colindante al polígono “Castro del Río” para que se tenga la posibilidad de crecimiento futuro, contando con una accesibilidad preferencial sobre la carretera Federal 45 y de la vía del ferrocarril a Cd. Juárez, además del trayecto del Tren Express Guanajuato que cruza la zona de estudio en sentido norte-sur y del proyecto de la carretera de cuota Salamanca-León, lo cual ha permitido disponer de un sistema de infraestructura intermodal eficiente y operativo.

Otro emplazamiento referencial en el desarrollo urbano industrial del segmento poniente es el Parque Industrial Apolo (CIFUNSA, Manufacturas Malvas, entre otras). El cual el parque fue diseñado para competir en el mercado nacional e internacional. Apolo se localiza en la ciudad de Irapuato, la cual está prácticamente en el CLIAB del estado de Guanajuato, lugar donde se desarrolla una importante proporción de la actividad económica de la entidad. Siendo un sector metropolitano que mantiene relaciones de intercambio comercial y económico con el resto del estado y del país, colocándose en los mercados comerciales por su importante proporción de producción.

La extensión territorial con la que cuenta el parque industrial es de 74.7 has., mientras que en el Plan Municipal de Desarrollo 2010-2035 para el municipio de Irapuato en el 2007 contaba ya con 67 empresas

con inversión extranjera directa, lo que representa el 11.6% del total de la entidad. En el periodo comprendido entre 2006 y 2011 nuevas empresas eligieron este municipio, invirtiendo un total de \$1,915.80 millones de dólares, generando 14,813 empleos directos. En el CLIAB, durante el periodo 2003-2006 se concentró el 94.4% de las exportaciones totales del estado.

Destaca el hecho que 3 de cada 4 dólares de exportación corresponden al sector de autopartes y automotriz. La rama automotriz seguirá siendo puntal del crecimiento económico del municipio, y que la recuperación del principal socio comercial del país, Estados Unidos, permitirá incrementar las exportaciones. Uno de los objetivos principales que tiene la planeación estratégica es incrementar el empleo digno en el municipio a través de fortalecer la iniciativa y el talento empresarial de acuerdo a las siguientes líneas de acción: crear un centro de inteligencia empresarial, fortalecer los servicios de la banca de desarrollo en el municipio, fortalecer los mecanismos de financiamiento e inversión locales, vincular la formación laboral y profesional con las vocaciones locales y regionales.

El Parque Industrial Apolo se ha caracterizado por ser uno de los parques industriales que marcan tendencia, sobre todo en el cuidado del medio ambiente. De esta manera, la empresa más importante que tiene en su interior es la firma mexicana Solartec, que justamente fabrica soluciones para el aprovechamiento de energías renovables, al igual que Photovoltech, empresa procedente de Bélgica, que igual fabrica celdas solares y la inversión inicial fue de 60 millones de pesos. Y por último, anuncian la llegada de Solarcell, cuya superficie está estimada en unos 2,680 metros ubicados al interior de este parque.⁴

El parque está conformado por 6 naves industriales, a su vez, de manera generalizada, cuenta con subestaciones de gas, red de fibra óptica, gas natural, pozos con suministro de agua, de hasta 30 litros por segundo, vigilancia de tiempo completo, control de accesos, vialidades, cableado subterráneo de luz y áreas verdes comunes. La creación de este parque se tiene registrada desde el 2008, cuando el Cuerpo de Bomberos de Irapuato, solicita se construyan estaciones cercanas al parque industriales, puesto que al momento de los siniestros, es difícil poder acudir en el menor tiempo posible, si están tan lejos del área. Así como la mejora del equipamiento, ya que las motobombas tampoco son suficientes para cubrir los siniestros que se presentan.

Un acontecimiento importante en el 2008, hubo una inversión inicial de 27 millones de dólares y la creación de 200 empleos en el emplazamiento de la planta industrial inglesa Injection Alloys Group, al instalarse en el Parque Industrial Apolo. Dicha empresa, se tuvo la dedicación a la fabricación de alambres encapsulados para máquinas inyectoras de automotores, acerías y fundiciones de hierro, surtiendo a 27 países en todo el mundo incluyendo Australia, ocupando un terreno menor a 5 hectáreas, operando desde 2009.

Luis Gerardo Hernández director general de Desarrollo Económico del gobierno municipal de Irapuato, dio a conocer el sistema de promoción para la atracción de inversiones, enfatizando que en 1995 las inversiones llegaron a los 412.539 millones de dólares, y el 2000 ya se superaba con 440.134, cantidad que siguió incrementándose año tras año. Por lo que Irapuato tuvo un crecimiento calculado de 63% hasta el 2010.⁵ Predisponiendo 2,200 hectáreas para el desarrollo industrial, distribuidas en el CLIAB perfectamente disponiendo de una conectividad y territorialidad regional con los parques industriales

⁴ García, K., (2015) Solartec traslada planta belga a México en *El Economista* . 27 de agosto 2015.

⁵ Díaz de León, R., (2012) Solamente Verdades, Columna en *El Sol de Irapuato*. 21 de septiembre del 2012.

privados como Castro del Río, y Apolo, cuya empresa ancla fue Guillete, y cuyo líder grupal Antonio Rodríguez de origen ibérico mantiene en marcha.⁶

Hasta el momento “Energcity-Alga” empresa mexicana Solartec, en la cual es líder de la fabricación de paneles solares que se encuentra en el Parque Industrial Apolo. Pretende proveer de electricidad a compañías del sector de autopartes en esta entidad. Hasta el 2014, se planteaba una inversión de 100 millones de pesos, cuyos resultados se verán incluso reflejados en evitar por lo menos 22 mil 800 toneladas de CO₂, más 2 millones de gas de efecto invernadero, la tala de 10 mil árboles y por lo menos 615 mil litro de petróleo al año.⁷

Segmento Central

Se puede apreciar que este segmento continúan las mismas características respecto al sexo de la población en sus respectivas edades, así como en los asentamientos humanos agregando el tipo de asentamiento de Caserío.

En este segmento se localizaron 50,380 viviendas, 250 escuelas, 32 hospitales, 153 colonias, 20 hoteles y 23 gasolineras. El segmento central cuenta con 14 ranchos o fincas, 9 poblados tradicionales, 8 caseríos y una localidad con más de 5,000 habitantes correspondiente a Salamanca. En total cuenta con 32 asentamientos humanos, cabe destacar que el total de hectáreas es de 11,200, las cuales corresponden al 26.38% a las localidades con más de 5,000 habitantes que corresponde a Salamanca, (ver mapa 2).

Asu vez este segmento se distingue por el emplazamiento del Complejo Industrial Automotriz Mazda en Salamanca. Jujiro Matsuda, quien fundó Mazda en 1920 con el nombre de Toyo Cork Kogyo Co. Ltd. En 2001 la compañía celebró su 70 aniversario como fabricante de automóviles. En 1929 se inició la fabricación de herramientas y maquinaria pesada. En 1931 se fabricaba el primer vehículo comercial de tres ruedas, el Mazdago, el primer coche, Mazda R360 Coupé de dos plazas, se presentó en 1960 y el Mazda Carol de cuatro puertas en 1962.

⁶ IDEM.

⁷ González, E., (2012) Los capitales, Columna en *El Sol de Irapuato*. 26 de noviembre 2012.

MAPA 2. Segmento Central



Fuente: Elaboración propia.

Siendo en 1963 la producción alcanzaba una cifra de un millón de unidades y siempre el corporativo global automotriz a contribuido a incursionar con motores rotativos, nuevos diseños de línea deportiva, clásicos, etc.; incursionando en la innovación de nuevos diseños automotrices, con más espacio y elegancia en sus interiores, proponiendo una nueva sede en Guanajuato, México en el 2014, Mazda Corporation inauguró su planta convecidos que el corredor es una excelente alternativa para incursionar nuevos modelos de producción, el proyecto tuvo una inversión de \$770 millones de dólares, generando 2,600 empleos en la etapa inicial de arranque, hasta 4,600 empleos en el 2016.⁸

Con fundamento en el artículo 115 fracción V de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los municipios están facultados para formular, aprobar y administrar la zonificación y los planes de desarrollo urbano, participar en la creación y administración de sus reservas territoriales, controlar y vigilar la utilización del suelo en sus jurisdicciones territoriales, intervenir en la regulación de la tenencia de la tierra urbana; otorgar licencia y permisos para construcciones tanto en el sector industrial automotriz como de la industria de refinación, son dos pilares para este segmento central.

Manifestando la autorización de polígonos industriales como el Parque Industrial Castro del Río, Parque Industrial Apolo, Ciudad Industrial, y el Parque Industrial Bajío, contribuyen al sector metropolitano Irapuato-Salamanca, sobre todo son referentes estos polígonos industriales respecto a las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos e industriales para establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques a efecto de ejecutar obras públicas.

⁸ <http://www.mazdamexico.com.mx/mexico/acerca-de-mazda>

Por lo que el Artículo 44.- Establece que todos los actos, convenios y contratos relativos a la propiedad, posesión o cualquier otro derecho, deberá contener las cláusulas relativas a la utilización de áreas y predios conforme a las declaratorias correspondientes, es decir, para dar mayor certeza y legalidad a estas actividades industriales, nace el Estado como órgano regulador de las condiciones, lugares y estrategias de desarrollo en los diferentes sectores económicos. La ciudad de Salamanca en 1948 una ciudad eminentemente agrícola, con una población de 20 mil habitantes, con un ambiente provinciano completamente ajeno a la vorágine del desarrollo industrial que estaba a punto de iniciar.

Es así como en 1950, cuando en forma simultánea a la terminación del tendido del oleoducto con una longitud de 450 kilómetros desde la ciudad de Poza Rica, Ver., a Salamanca, Gto., se pusieron en operación las primeras unidades de producción, integradas por una planta de Destilación Primaria, con capacidad para procesar 25,000 barriles por día, e íntimamente ligadas a ésta, una Planta Desulfuradora de Gasolina, una Planta de Desintegración Térmica, Tanques de Almacenamiento y Servicios Auxiliares. Actualmente la refinería tiene una superficie de 518 hectáreas, en donde se ubican 45 plantas de producción, y procesa 180 mil barriles diarios de petróleo crudo, 9 calderas, 5 turbogeneradores y 5 unidades de tratamiento de agua. La refinería y los polígonos industriales han condicionado y transformado los procesos de ocupación y la organización del territorio.

Segmento Oriente

En el segmento oriente la densidad de población en los rangos en los sexos masculino y femenino es poca la diferencia en el total de cada rango y sexo; manteniéndose los asentamientos humanos respecto a las hectáreas de manera similar a los segmentos anteriores, estando bien equipada con 9,303 viviendas, 48 escuelas, 4 hospitales, 18 colonias, 4 hoteles y 2 gasolineras; a diferencia de los otros segmentos cuenta con más ranchos o fincas, 12 poblados tradicionales.

Este segmento aparte de contar con una estructura de asentamientos humanos, el uso de algunas parcelas también corresponden a un corporativo de carácter industrial complementario a la actividad industrial automotriz colindante con el asentamiento humano Valtierra esto refleja el suelo mixto producto de un proceso de industrialización que altera las áreas agrícolas y praderas y que es un reflejo de la importancia que tiene el territorio para incorporarse en la interacción de corporativos globales automotrices y que se encuentran en constante comunicación con las principales vías de comunicación que permiten el intercambio y vinculación de la mano de obra que resulta sumamente importante en el desarrollo industrial para propietarios y gestores del capital, (ver mapa 3).

En Irapuato y Salamanca es sumamente importante esta interacción entre las empresas complementarias y proveeduría industrial automotriz ya que funjen como colaboradores en la creación de partes elaboradas con la mejor innovación y actualización que exigen las empresas de carácter internacional, para ello requieren un lugar de emplazamiento que los consolide como un lugar optimo y aportable al buen desarrollo de las actividades generadas dentro de las instalaciones.

Los corporativos globales automotrices al percibir el potencial de la parcelación y conectividad claramente apuestan al territorio y esto ha permitido colocar al Estado de Guanajuato del que forma parte Irapuato y Salamanca en un proceso de transformación en una entidad que se está consolidando en la industria automotriz pero cabe resaltar la importancia que tiene la gestión pertinente del territorio y la disposición que tienen los segmentos metropolitanos en el sentido de áreas agrícolas y praderas que sin lugar a dudas en un paisaje que aporta a la preservación de elementos naturales.

La vocación agrícola cambia a una vocación industrial, los ejidatarios y comuneros, por su parte, han asociado diversos problemas de sus parcelas para legitimar la tenencia de la tierra con el proceso de

sucesión, el registro agrario nacional ha entregado certificados y títulos de propiedad, concientes de la problemática y dar soluciones para regularizar la situación de las parcelas ejidales, por los cambios de uso de suelo y la venta y comercialización de tierras, los ejidatarios conocieron las condiciones y problemática de ejidos certificados de una superficie de 3 mil 748 ejidatarios, 38 comuneros, mil 700 poseionarios, 6 mil 511 avocindados que son los que tienen el reconocimiento de la asamblea ejidal o el título del solar.⁹

En el Segmento Oriente cuenta con 10,398 has, que corresponde al 92,83% de los usos de suelo y vegetación, siendo el segmento con más disponibilidad del Sector Metropolitano Irapuato-Salamanca. Algunos de los asentamientos humanos que se destacan por su número de habitantes mayor a 1,000 son Sotelo, La Luz, Cuarta Brigada, Ejido de Malvas, Sotelo, San Bernardo etc. En este sector metropolitano actualmente se destina el 0.25% de las hectáreas para asentamientos humanos y dentro de la clasificación las que tiene mayor número de hectáreas son localidades con más de 5,000 habitantes con 7,371 has y población tradicional con 782 has.

Presentando situaciones de índoles no sólo funcional si no de integración ambiental que están condicionadas por las áreas de futuro crecimiento del megaclúster, siendo el testimonio del comportamiento colectivo relacionado con el uso de la estructura física espacial que produce la urbanización neoliberal y sus conflictos relacionados con la movilidad regional intermodal atendiendo más a los procesos de los escenarios de la globalización trasnacional y la competitividad ecoómica; más que incorporar o establecer una desarrollo local o social.

MAPA 3. Segmento Oriente



Fuente: Elaboración propia.

⁹ <https://periodicocorreo.com.mx/busca-procuraduria-agraria-legitimar-la-tenencia-de-la-tierra/>

Siendo una reflexión que obliga adecuar y replantear los instrumentos de planeación de desarrollo municipal a una apropiación territorial a partir de esa diversidad dispersa de asentamientos humanos y de clústeres industriales, predispuestos sobre los ejes logísticos bajo un horizonte de integración de planeación regional. Una intervención significa crear las condiciones físicas territoriales y crear una infraestructura complementaria y sobre todo ser un actor del modelo de regionalización, y determinar la optimización de la ubicación de los emplazamientos de las plantas armadoras automotrices y su composición de su trazado poligonal y su ingeniería urbana a implementar.

Actualmente cobra un significado especial por las nuevas formas de apropiación y uso del espacio urbano como un proceso de segregación espacial y fragmentación física territorial de una expansión urbana dispersa con localidades rurales y urbanas y la aparición de asentamientos irregulares con condiciones de irregularidad e ilegalidad que no hace posible que las autoridades correspondientes brinden los servicios básicos como agua o electrificación, además de carecer de servicios de urbanización como drenaje o alumbrado público.

Conclusiones

Existe una dinámica poblacional asentada a los márgenes del corredor, en algunos tramos sin respetar las normas de restricción impuestas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contando el sector metropolitano cuenta con 33,600 has. las cuales se distribuyen de la siguiente manera: El 21.94% corresponde a las 5 localidades con más de 5,000 habitantes entre las que se encuentra Irapuato y Salamanca, 2.33% población tradicional, 0.88 % rancho o finca y 0.25% caserío. En total el sector metropolitano tiene el 25.13% de las hectáreas ocupadas por asentamientos humano; sin afectar preferentemente a terrenos de cultivo de alta productividad, pendientes menores por costo de urbanización y edificación, además de dar cumplimiento a las normas ecológicas para evitar que existan niveles de contaminación tanto del suelo, agua y aire.

El sector contempla una riqueza natural con variedad de usos del suelo y vegetación muy importante ya que el 59.08 % corresponde a alguno de los tipos de usos de suelo y vegetación conceptualizados a partir de la clasificación expuesta en INEGI. Esto expresa la importancia de gestionar y desarrollar alternativas que permitan a este sector no solo visualizarse desde un enfoque industrial o habitacional.

Se emplazaron 7,360 hectáreas ocupadas por polígonos industriales lo que representa el 21.90%, 3.50% menor que el porcentaje calculado de la ocupación del suelo de asentamientos humanos, (ver mapa 4). Lo que permite considerarse como parte del umbral de crecimiento de los principales Corporativos Globales Automotrices. Si se continúa con el mismo proceso de gestión el porcentaje de las parcelas ocupadas por el sector automotriz aumentaría considerablemente.

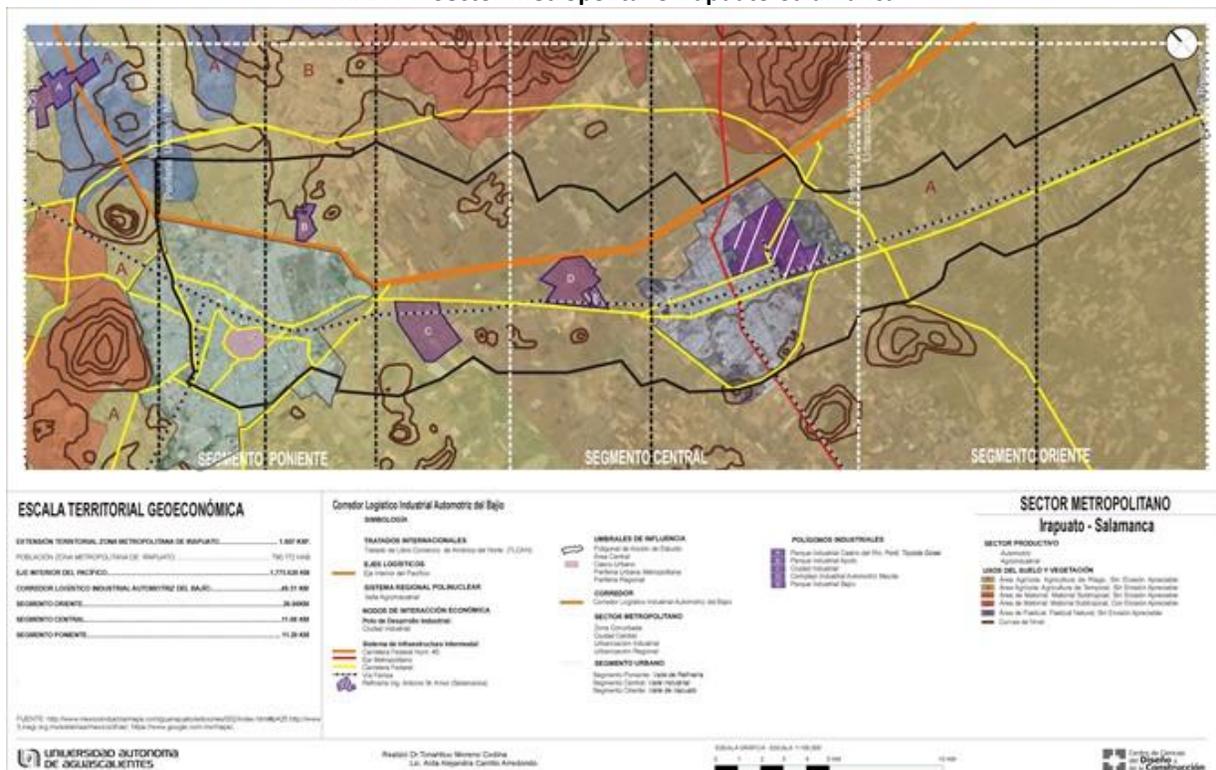
Cabe destacar que en este segmento metropolitano 8,537 has están ocupadas por poblados tradicionales, ranchos o fincas, caseríos y cinco localidades con más de 5,000 habitantes lo que responde a la diversidad y riqueza de los tipos de asentamiento humanos y diversidad de actividades, así como las necesidades que surgen de la población de elementos fundamentales como el trabajo, la recreación,

Es por ello la importancia de pensar en nuevas estrategias de ocupación del territorio que permitan la utilización del suelo en el territorio del Sector Metropolitano Irapuato-Salamanca y que también se conjuguen con estrategias en la expansión de los asentamientos humanos y la forma de habitar el espacio donde conviven, y laboran. Acentuando sobre el corredor la expropiación de terrenos ociosos, sin ocupación, cuya consecuencia constituiría un freno a la especulación, concentrándose a incrementar nuevas reservas territoriales aptas para el desarrollo urbano y la autorización de permisos para

promotores inmobiliarios desarrollando mercados inmobiliarios en áreas no aptas para el desarrollo urbano.

La organización ejidal tiene serias limitaciones 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 para privilegiar a los propietarios privados. Esto contrajo una variedad y complejidad de los desarrollos industriales que se denominan parques industriales generando confusión e incertidumbre entre los industriales que desean establecerse en ellos. Existiendo 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.

MAPA 4. Sector Metropolitano Irapuato-Salamanca



Fuente: Elaboración propia.

Adecuando nuevas reservas territoriales para desplegar la tecnológica y la adecuación de un sistema de infraestructura intermodal fomentando las ventajas competitivas territoriales, relacionadas con las actividades económicas, para generar un entorno adecuado dentro del modelo neoliberal mediante una logística comercial (intercambio de bienes y servicios, materias primas, procesamiento de información), procesos productivos (segmentación y desconcentración de empresas transnacionales de autopartes posicionándose en diversos territorios) capital (desarrollo de la inversión extranjera de los corporativos globales), y una urbanización neoliberal (emplazamiento del soporte material de las plantas armadoras y parques industriales difuminando la periferia urbana metropolitana y someterla a una periferia regional).

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 y dispersión de la secuencia espacial del corredor.

El corredor se a condicionado para la disposición de las nuevas estrategias de desarrollo industrial y formas de integración trasnacionales de los mercados y las empresas, una consecuencia adicional se expresa en la mayor competencia que se desencadena entre los diversos actores económicos, sometiendo a la competencia de manera simultánea al estado de Aguascalientes, Jalisco, Guanajuato y Querétaro para atraer inversión foránea y participar en los mercados.

De esta manera, los gobiernos están gestionando mediante mecanismos, estrategias y acciones de promoción para atraer inversión, buscando ubicar operaciones de transferencia tecno productiva y de innovación tecnológica, concertando convenios comerciales que permitan reposicionar y/o fortalecer su posición competitiva exportadora, invitando a los empresarios o consorcios de diversas partes del mundo. La competitividad territorial es la complementariedad de emplazamientos de clústeres industriales propiciando también cambios en el proceso de ocupación y de organización de los segmentos metropolitanos de Aguascalientes-San Fco. de los Romo y Celaya-Querétaro concibiendo transformaciones productivas y dinámicas territoriales sobre el corredor por su posición geográfica estratégica, sirviéndose del enlace de varios trayectos por los que pasan muchas de las cargas dirigidas a los distintos puertos, entrelazando múltiples actores y diferentes intereses con una dinámica de mercado, que exige una intensa competencia entre ciudades y regiones a nivel nacional e internacional.

Referencias

Aguilar, M., (2002) *Globalización y capitalismo*, México, Plaza y Janés Editores, México.

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.

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.

De Mattos, C., (1998) “reestructuración, crecimiento y expansión metropolitana en las economías emergentes latinoamericanas”, en S. Gorenstein y R. Bustos (comp.), *Ciudades y regiones frente al avance de la globalización*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, pp. 13-38.

Díaz de León, R., (2012) Solamente Verdades, Columna en *El Sol de Irapuato*. 21 de septiembre del 2012.

García, K., (2015) Solartec traslada planta belga a México en *El Economista* . 27 de agosto 2015.

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.

González, E., (2012) Los capitales, Columna en *El Sol de Irapuato*. 26 de noviembre 2012.

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

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

Kresl, P., (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, 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.

<http://www.mazdamexico.com.mx/mexico/acerca-de-mazda>

<https://periodicocorreo.com.mx/busca-procuraduria-agraria-legitimar-la-tenencia-de-la-tierra/>