

Política industrial y reconfiguración espacial de la región metropolitana Saltillo-Monterrey

Tonahtuic Moreno Codina¹

Resumen

La autorización de cambios de uso de suelo sobre el Corredor Logístico Industrial Automotriz del Noreste (CLIAN), propicia un contraste de dispersión de actividades económicas y diferentes grados de desarrollo en algunos tramos, en un entorno complejo por la concentración de la habitabilidad y los procesos de producción industrial de la Región Metropolitana Saltillo-Monterrey vinculando una conectividad regional hacia los puertos e integrando una distribución de tres terminales intermodales y una multimodal, cuatro plantas armadoras y doce parques industriales, tres aeropuertos, un complejo industrial de una cementera y un campo militar. Una secuencia espacial inicial del corredor al suroeste de Saltillo con tres municipios conurbados de 923,623 hab., continuando por la parte central de Monterrey con once municipios conurbados de 4.383,451 hab., hasta la periurbanización metropolitana de cinco municipios de 289,675 hab., reflejando un mosaico regional de 5.596,762 habitantes.

Respondiendo a una estrategia macroeconómica enfocada a una política industrial que determina la posición de nodos de interacción económica y la reactivación de otros sectores productivos que mantienen un rumbo y un sentido de crecimiento mediante la reserva de espacios territoriales para la inversión extranjera; gestionando y llevando a cabo acciones ambas entidades en una asertividad de voluntad política de implementar y conceder incentivos y subsidios a las actividades productivas, establecer puntos de referencia y criterios claros a los proyectos subsidiados. Sin embargo, los niveles de exposición al riesgo y vulnerabilidad son múltiples a lo largo de la secuencia espacial requiriendo modelos de seguridad altamente eficaces por factores climáticos de bancos de neblina, por la alta incidencia de accidentes automovilísticos que se presentan y que inciden en la movilidad de los desplazamientos hacia ambas ciudades, para que permitan garantizar tanto la agilidad en el flujo de los procesos, como la integridad de bienes y servicios de las personas.

El objetivo de revisar y evaluar las políticas estratégicas industriales nacionales, regionales y los instrumentos de planeación preventiva, y exponer el comportamiento de los procesos de ocupación y organización del territorio, y las transformaciones productivas de la Región Metropolitana Saltillo-Monterrey. Concluyendo que la apertura y 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 el antecedente del TLCAN en 1994 y la renegociación del Acuerdo Comercial del T-MEC en 2019, el Estado controla y norma los atributos, características y potencialidades de la tierra

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

rural y el suelo urbano, con la posibilidad de desarrollar socioeconómicamente territorios y regiones y la legislación urbanística administra los derechos de propiedad inmobiliaria bajo tres posturas: uso, disfrute y usufructo, para propietarios del sector público y privado, careciendo de una visión de prevención, donde grandes extensiones bajo el régimen de propiedad ejidal, la Ley Agraria 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.

Palabras clave: Acuerdo comercial del T-MEC, Política Industrial, Corredor Logístico Industrial Automotriz del Noreste, Región Metropolitana Saltillo-Monterrey.

Introducción

La política industrial ha impulsado la modalidad del sistema de infraestructura intermodal y multimodal articulando y condicionando una urbanización neoliberal predisponiendo en varios sectores económicos productivos un emplazamiento de centros logísticos, el cual la plusvalía del suelo tiene un papel primordial como elemento regulador y reproductor de la apropiación y sectorización del territorio, condicionando la regionalización y configurando la estructura metropolitana de Saltillo y Monterrey con transformaciones que han significado áreas integrales para el desarrollo industrial, pero también una ausencia de referentes comunes y de espacios intermedios de transición entre el dominio público y el privado en diversas localidades.

Dentro del marco jurídico y los instrumentos normativos de la gestión territorial enfrentan nuevos retos dentro de la planeación urbana y el ordenamiento territorial para la integración de los escenarios de la globalización transnacional, la competitividad económica y la urbanización neoliberal. Por ello, los funcionarios tienen que ser gestores de la planificación para la concertación de acuerdos y convenios de las empresas nacionales y transnacionales interesadas a ubicarse en el Corredor Logístico Industrial Automotriz del Noreste (CLIAN), a su vez asumir un compromiso con el registro de base de datos de la propiedad jurídica del suelo aledaña o circundante al corredor así como incorporar datos de tipo catastral y a su vez desarrollar de una manera racional el desarrollo y diseño de lotes industriales, para impulsar el ordenamiento territorial del corredor e impulsar el desarrollo social, empezando a contar con elementos normativos y técnicos necesarios para planear el ordenamiento territorial de la Región Metropolitana Saltillo-Monterrey.

Los marcos normativos ineficientes incapaces de regular los intereses públicos y privados, ha producido la aparición de asentamientos industriales, comerciales y de servicios, es decir, una tendencia sectorial lineal provocada por una vertiente de crecimiento paralelo a las vías rápidas intraurbanas perdiendo la periferia urbana de Saltillo y Monterrey su dimensión espacial y dando como resultado un sistema regional polinuclear, que coexiste de distintos tipos de tejidos urbanos en torno a dos zonas metropolitanas con patrones de asentamientos marcados por una urbanización neoliberal y con una diversidad de densidades de población, obligando adecuar y replantear los instrumentos de planeación regional sobre el Eje Transnacional del T-MEC.

Determinando una trayectoria de una secuencia espacial dinámica por ambas metrópolis iniciando por las localidades de Santa Rita, El Canelo, La Purísima, José Ma.

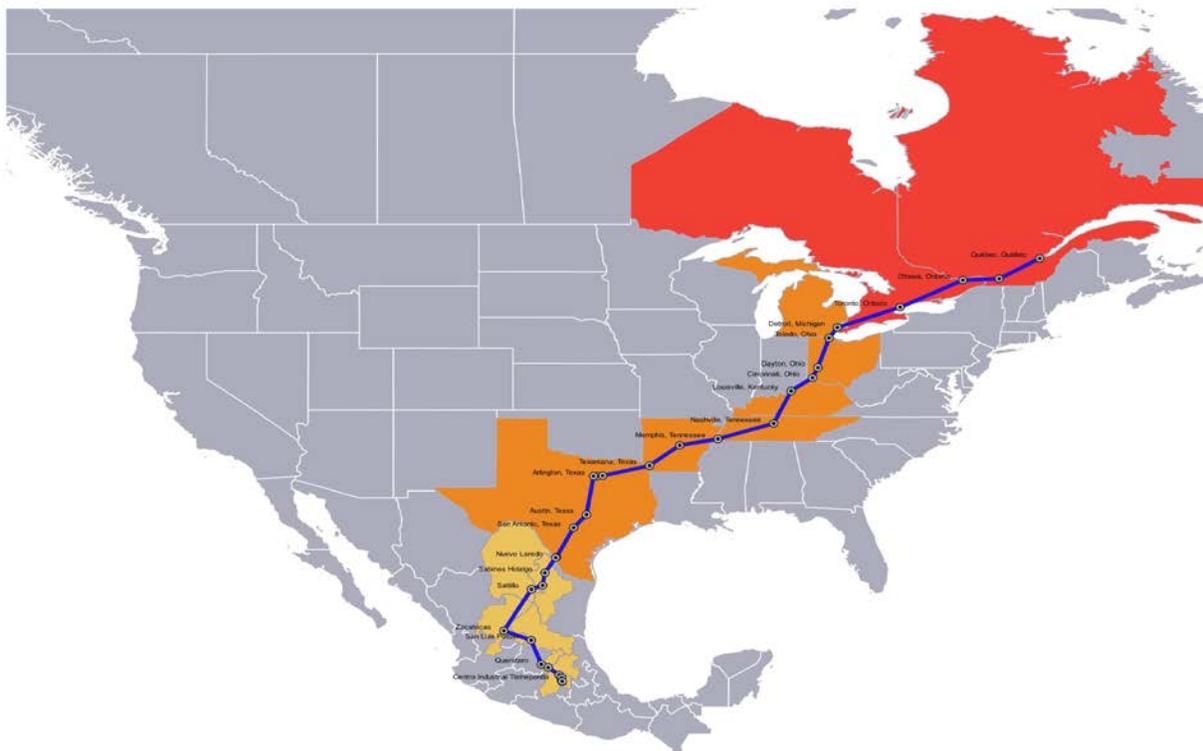
Aguirre, Refugio Ibarra, La Paz, San Joaquín, San Rafael hasta el Ejido El Cuije, dentro del Estado de Coahuila en la localidad Jahuey de Fermiza y la Trinidad, se localiza Industrial Park Santa Mónica: Complejo Automotriz Chrysler sobre la Carretera Federal No. 54 al suroeste de la Zona Metropolitana 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.

Actualmente cobran un significado especial las nuevas formas de apropiación y uso del espacio como un proceso de segregación espacial y fragmentación física territorial, formando una discontinuidad espacial la periurbanización nororiente de Monterrey, acentuando un sistema de infraestructura intermodal que mantienen dinámicas de regionalización territorial más que de regeneración del tejido urbano social, con un crecimiento de privatizar más territorios, dejando claro que la privatización del espacio público y comunitario, es una postura de una urbanización neoliberal, contemplando los servicios necesarios para posibles proveedores transnacionales de autopartes, la predisposición de emplazamientos de más plantas Daimler, Caterpillar, Hyundai, Navistar (International), respondiendo a la conformación del Nodo de Interacción Económica integrado actualmente por un Aeropuerto Internacional, áreas agrícolas, una zona industrial, la conformación de una ciudad inteligente, una área residencial y la planta armadora automotriz Kia Motors.

Mediante el eje existe una estrecha relación comercial y de movilidad con Estado Unidos y Canadá, (ver figura 1). Además, muestra una fuerte vinculación con empresas de las ramas más dinámicas, así como una importante presencia de inversión extranjera y los principales productos exportados: aparatos eléctricos, electrónicos, maquinaria y equipo, autopartes y tracto camiones, productos de hierro y acero, vidrio, químicos, plásticos y productos cerámicos, que sitúa puntos de enlace y de conectividad con otras regiones y el acceso a diferentes sectores productivos.

La zona metropolitana de Monterrey fundamentada en la industrialización y en la diversificación de sectores económicos y el aprovechamiento de su vinculación directa con el Eje Transnacional del T-MEC como un nuevo depositario donde se organizan y se localizan las actividades industriales, de comercio y servicios y a su vez incorporando usos mixtos bajo una política de planeación territorial que con lleva tareas previas como revertir el proceso de uso irregular y desordenado, establecer parámetros para ordenar y clasificar los usos del suelo, desarrollar un plan integral de movilidad regional y sobre todo predisponer áreas urbanizables, no urbanizables y áreas restringidas o condicionadas para el desarrollo urbano. Convirtiéndose el eje logístico en la interacción, vinculación y enlace del comercio internacional a otras regiones permitiendo distribuir los bienes y servicios, mercancías, productos y metrias primas y enseres, por medio del sistema de transporte multimodal.

Figura 1. Contexto Internacional



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI-Google Maps, Secretaria de Economía_ <https://www.gob.mx/t-mec>.

La Región Metropolitana Saltillo-Monterrey forma la configuración de la secuencia espacial del CLIAN constituido por 143.20 kms. de longitud, correspondientes como punto inicial Santa Mónica Industrial Park, Saltillo, Coah.; hasta Las Americas Industrial Park, Ciénega de Flores, N.L.; comprendiendo la zona metropolitana de Saltillo con 923.636 hab., la zona metropolitana de Monterrey con 4,383.451 hab., y la zona de la periurbanización metropolitana de Monterrey con 289.675 hab., siendo un sector regional con 5,596.726 hab., manteniendo una conectividad vía carretera, siendo estas la carretera 40D y 40 respectivamente.

Es importante la implementación del urbanismo social y reconocer la escala territorial geoeconómica, que ha cambiado no solamente en la ciudad como unidad territorial, sino también, a la ciudad como parte de una región estructurada, es decir, su reconfiguración espacial de la Región Metropolitana Saltillo-Monterrey como una unidad territorial para el planteamiento del diseño de instrumentos técnico-jurídicos contando con una buena legislación urbana-regional, determinando los elementos que han intervenido en la producción del espacio metropolitano y regional, lo que contribuirá a la inversión, al desempeño económico y la creación de propuestas de proyectos que tengan un impacto social en ambas entidades.

Así como lo aprovechan, los corporativos globales automotrices al emplazar la planta armadora automotriz Kia Motors, contemplando los servicios necesarios para posibles proveedores transnacionales de autopartes, la predisposición de emplazamientos de más plantas Daimler, Caterpillar, Hyundai, Navistar (International), asume un carácter “emblemático”, acentuando las condiciones de un sistema de infraestructura logística intermodal con transformaciones productivas y dinámicas territoriales cercanas al aeropuerto internacional de Monterrey, contiguo a la zona industrial de Ciudad Apodaca concentrando el parque industrial Apodaca, parque industrial Finsa, MOL Logistics México, la conformación de una ciudad inteligente, y una área residencial del Campestre, territorialmente fomentando nuevas formas de relaciones de enlace de conectividad regional hacia las ciudades fronterizas de Nuevo Laredo y Reynosa, donde los niveles habitabilidad y productividad industrial han cambiado su función y su vinculación competitiva, conformando un entorno complejo en el que interactúan otras plantas industriales de procesos químicos, zonas hoteleras y comerciales, tiendas de autoservicio, instituciones educativas, edificios de gobierno, estaciones de gasolineras y asentamientos humanos, propiciando un crecimiento hacia el oriente representan un “nodo de interacción económica industrial” en los municipios de Apodaca y Pesquería; enmarcando una zona de la periurbanización metropolitana de Monterrey.

Definición y Formulación del problema

La apertura y 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 desde la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994, han sido factor fundamental para el impulso de los asentamientos industriales, careciendo de una visión de prevención, 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.

Teniendo así, grandes extensiones de tierra de origen ejidal, y comunal plasmadas en los planes y programas de desarrollo urbano y regional que manifiestan los límites geográficos provenientes de condiciones naturales, ambientales, topográficas y territoriales, pero a su vez, son espacios susceptibles para el cambio de uso de suelo e insertar una postura neoliberal de empresas transnacionales y nacionales, existiendo grandes contrastes sociales que prevalecen por la falta de crear espacios más habitables, una inequidad territorial específicamente en las zonas rurales marginadas, produciendo un fenómeno de divergencia territorial, induciendo el suelo industrial sobre todo en áreas agrícolas, de praderas y áreas naturales, sin ninguna incorporación e interacción con el tejido urbano social.

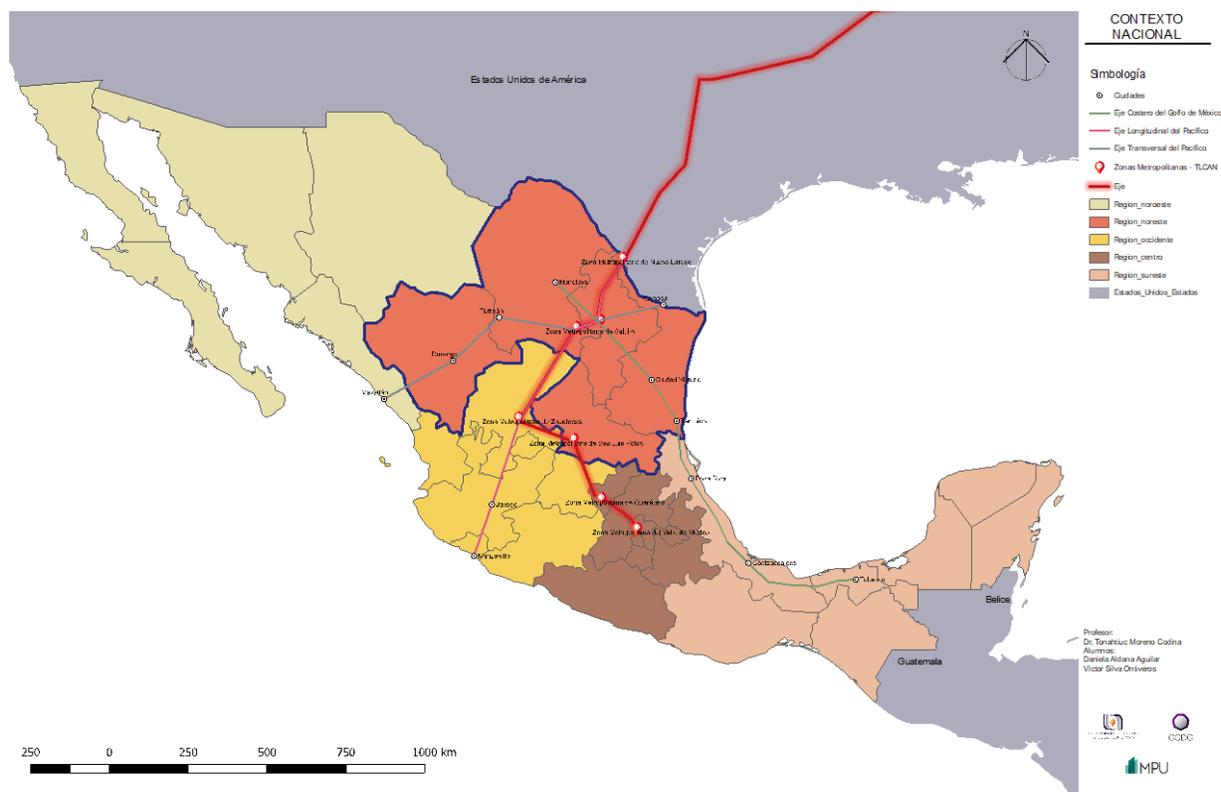
Resultados y Discusión

La Región Noreste constituida por las entidades de Durango, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y San Luis Potosí (ver figura 2), mantienen una actividad empresarial e industrial y un creciente desarrollo de su sistema de infraestructura intermodal que

POLÍTICA INDUSTRIAL Y RECONFIGURACIÓN ESPACIAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA SALTILLO-MONTERREY

comparten con las ciudades fronterizas de Nuevo Laredo y Reynosa, ubicados en una competencia a nivel internacional, sobresaliendo su desarrollo industrial con una dinámica económica de alcance regional. La influencia de las políticas de integración internacional expresadas por la renegociación del T-MEC.

Figura 2. Contexto Nacional



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI-Google Maps, Secretaria de Economía_ <https://www.gob.mx/t-mec>.

El Programa Regional para el Desarrollo del Norte (SEDATU), el Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana Saltillo- Ramos Arizpe y Arteaga y el Plan Metropolitano 2000-2021, Desarrollo urbano de la zona conurbada de Monterrey fundamentan la estrecha relación territorial y de conectividad regional, como también la habitabilidad y productividad industrial, apoyados por la logística comercial del conjunto de operaciones encargadas de la previsión, la organización y de la regulación del flujo de materiales, enceres, materias primas, mercancías para poder llevar a cabo el proceso de producción y las necesidades de distribución sobre el Eje Transnacional del T-MEC.

El Eje Transnacional del T-MEC genera un corredor industrial (CLIAN) que condiciona el crecimiento y desarrollo de los asentamientos humanos, predisponiendo los coeficientes de ocupación y de utilización del suelo, y un mayor número de polígonos industriales,

comerciales y de servicios en determinados tramos del eje con la disposición de un suelo mixto sin integrarse al tejido urbano social de las localidades urbanas y rurales de ambas zonas metropolitanas.

En la zona metropolitana de Saltillo se localiza el CLIAN disponiendo una serie de polígonos industriales: Industrial Park Santa Mónica emplazando el Complejo Automotriz Chrysler, continuando hacia el norte por el Libramiento Norponiente hasta el Complejo Automotriz General Motors y el Parque Industrial Santa María en Ramos Arizpe, Coahuila, siguiendo una trayectoria radial pasando perimetralmente por la Sierra Arteaga y la Sierra San José de los Nuncios se llega a la zona metropolitana de Monterrey distinguiéndose por su periferia nororiente conformada por los municipios de Apodaca y Pesquería, N.L., que actualmente cobra un significado especial por su conectividad que permiten el equilibrio territorial como la estrecha relación comercial y de movilidad con Texas. El CLIAN refleja el comportamiento de la secuencia espacial y la dimensión de las transformaciones productivas y dinámicas territoriales de la economía neoliberal imperante, respondiendo a la renegociación del acuerdo comercial del T-MEC sobre la Región Metropolitana Saltillo-Monterrey.

La inevitable problemática de los asentamientos irregulares, que representan alrededor de la mitad de la expansión urbana, (urbanización irregular), la evolución de los programas de regularización, así como la informalidad urbana en materia de vivienda. Esta precisa situación de la informalidad debe ser considerada cuidadosamente en los presentes planes de desarrollo urbano, pues es una cuestión recurrente dada la estructuración social de los municipios que conforman la zona metropolitana, considerando la cercanía de la zona metropolitana de Saltillo localizada en el extremo sureste del Estado de Coahuila de Zaragoza, colindando con el Estado de Nuevo León, por lo que la distancia entre Santa Catarina, N.L. y de Ramos Arizpe, Coah. es de 50 kilómetros, aunque la distancia entre la ciudad de Saltillo y la ciudad de Monterrey es de 89 kilómetros, (ver figura 3).

La zona metropolitana de Saltillo tiene una población total de 923,636 habitantes y crece a un ritmo de alrededor de 20,000 habitantes por año, la distribución de la población en las tres ciudades se encuentra de la siguiente manera: Saltillo con 807,537 hab., Ramos Arizpe con 92,828 hab., y Arteaga con 23,271 hab., siendo una zona metropolitana altamente industrializada en el ramo automotriz, rodeada por altas montañas de la sierra madre oriental.

El Programa de Desarrollo Urbano de la zona metropolitana de Saltillo-Ramos-Arizpe y Arteaga (1993) menciona que para el año de 1990 la población total era de 441,739 habitantes distribuidos en una superficie territorial de 13,788 hectáreas, una dinámica territorial y sociodemográfica a caracterizado ambas metropolis,² es prácticamente irreversible, se advierte sobre la necesidad de que los gobiernos de Coahuila y Nuevo León elaboren en forma conjunta un “plan estratégico integral de desarrollo económico y urbano

² Población 1950-1965. Plan Exápolis 2000. Gobierno del estado de Nuevo León 1967 Censo general de población 1970. Población 1985 plan director de desarrollo urbano en el AMM 1988-2010 del estado de Nuevo León Censo general de población de vivienda.

del entorno regional y megalopolitano”, el gran desafío conceptual y de gestión de políticas territoriales en ambas entidades federativas.³

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

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 CLIAN, 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 Saltillo-Monterrey, una unidad territorial caracterizada por su ubicación geográfica y su intercambio comercial con Estados Unidos y Canadá.

Es importante hacer una reflexión referente al desarrollo local, 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.

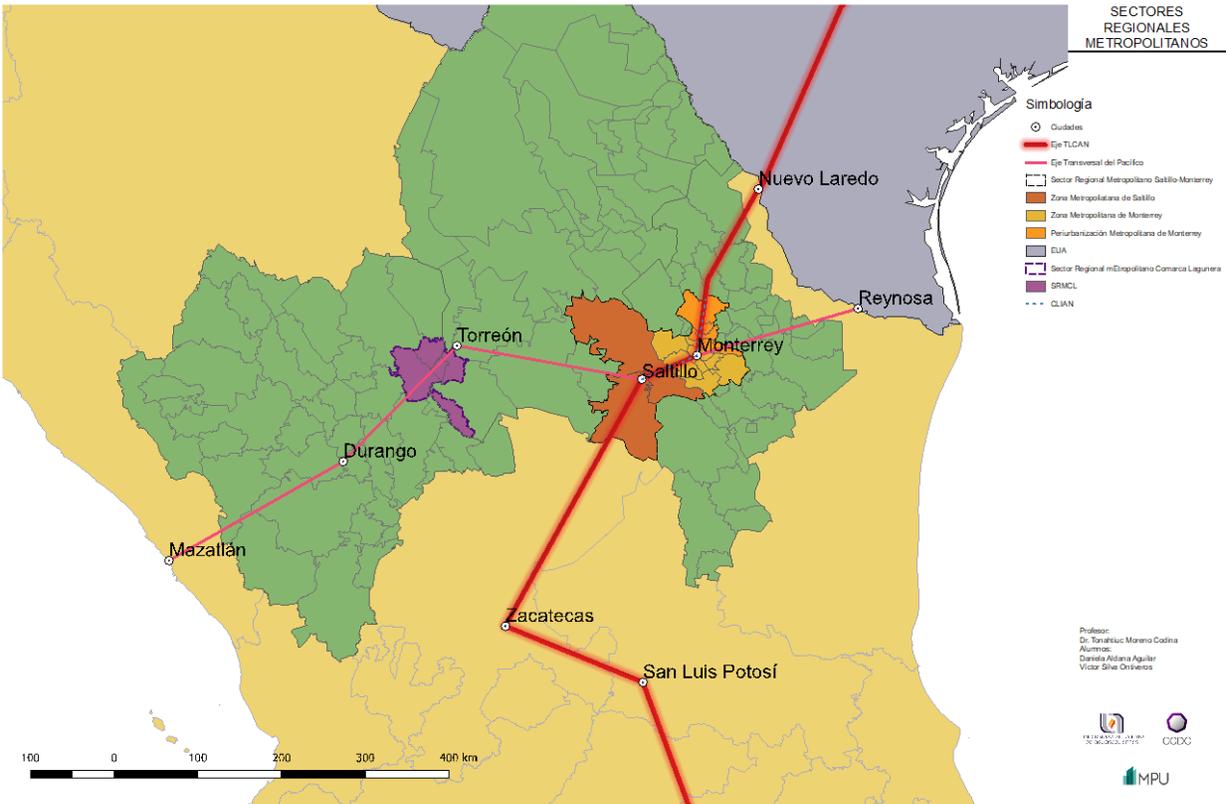
El grado de formalidad con la que se ha desarrollado las áreas propensas a la inversión extranjera, siendo fundamental una actualización del marco jurídico y los instrumentos normativos de la gestión territorial. Emplazando sobre un eje carretero y una infraestructura férrea la accesibilidad y la conexión 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.

Hoy día existe, una interpretación diversa de planes y programas, convenios, acuerdos, en las entidades federativas de Coahuila y Nuevo León en varios sectores económicos y la disposición de una clara regulación de la optimización del suelo y el

³ Ortega, R. G. (2003). Monterrey y Saltillo, hacia un nuevo modelo de planeación y gestión urbana metropolitana. El Colegio de la Frontera Norte.

ordemaniento territorial sobre el CLIAN, contando con una normativa urbana aplicable a las actividades industriales, reconociendo la importancia de la conectividad y territorialidad regional, la habitabilidad y productividad industrial, que genera el CLIAN, contribuyendo de manera significativa al desarrollo urbano y regional.

Figura 3. Región Metropolitana Saltillo-Monterrey



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI-Google Maps, Secretaria de Economía_ <https://www.gob.mx/t-mec>.

El CLIAN 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.

Se aprecia el crecimiento urbano de la periferia hacia el nororiente de la ciudad de Monterrey. La población de los municipios de la periurbanización es de 1,021,389 siendo estos 515,073 hombres y 506,462 mujeres, es decir, el aspecto sociodemográfico mantiene

una incidencia en las condicionantes de la densidad urbana y en la configuración espacial de la extensión territorial, mediante el ensanchamiento.

Acentuando un sistema de infraestructura intermodal y morfologías espaciales que conducen a generalizar situaciones urbanas que mantienen dinámicas de regionalización territorial más que de regeneración del tejido urbano social, o una ampliación o adecuación de un crecimiento de proyectos sustentables, dejando claro que la privatización del espacio público y comunitario, es una delimitación de una postura de una urbanización neoliberal, como en éste caso los cotos residenciales, contemplando las adecuaciones de una infraestructura residencial sometiendo a una afectación directa al ecosistema existente contando con una extensión territorial de 2,444.69 km² de la periurbanización nororiente de Monterrey. Siendo de los grandes contrastes sociales prevalecientes por la falta de prevención de crear espacios más habitables y sustentables sobre todo en áreas agrícolas, de praderas y áreas naturales, sin ninguna incorporación e interacción en el tejido urbano de las cabeceras municipales, siendo en éste caso inmensos contenedores habitacionales predispuestos en las periferias y en la periurbanización, para que la gente recorra grandes distancias para satisfacer sus necesidades y se asiente sobre un paisaje natural.

Por ello, la ciudad de Monterrey se ha visto delimitada dentro del espacio de sus periferias y su área metropolitana, como una unidad más del conjunto que forma una unidad territorial definida por un ensanchamiento urbano industrial, integrando áreas que se conjugan con la infraestructura y la alta densidad urbana, siendo la concentración sociodemográfica conformando en su tejido urbano metropolitano con una serie de contenedores habitacionales que circundan entre las áreas industriales, comerciales y de servicios, distinguiéndose el CLIAN, siendo el conector hacia Estados Unidos.

El gobierno de Nuevo León mantiene un crecimiento⁴ 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 crecimiento⁵, 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 2018⁶, 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

⁴al segundo trimestre de 2018.

⁵Crecimiento promedio de los últimos 12 meses a octubre 2018 del indicador IGAE. INEGI.

⁶Datos a octubre 2018. INEGI.

2018, siendo el sector que ha contribuido con el 60% del crecimiento de las exportaciones en el último año, sin embargo, este crecimiento pudiera verse afectado durante el 2019 por factores externos como la demanda y crecimiento del mercado estadounidense y las reglas del nuevo Tratado Comercial de América del Norte (T-MEC) que puedan incidir en las ventajas de la manufactura local. Un posible descenso en el crecimiento de las exportaciones incidirá en el sector manufacturero estatal, limitando el crecimiento económico durante el 2019.⁷

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 (ver figura 4), que constituyen la optimización funcional del desarrollo logístico comercial, su interacción y conexión con los puertos, distancias, tiempos de recorrido, transporte de carga ton/día., conectividad regional, umbral de influencia, accesibilidad, 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.

Faltando gestionar el control preventivo y de actualización de los instrumentos en defensa de los intereses colectivos de la sociedad que integra la región noreste, expresando profundas disparidades regionales y sectoriales, que se adapta en tiempos diferenciados, con resultados heterogéneos, específicamente para fomentar y regular la inversión privada cuya operatividad y eficiencia logística del sistema intermodal de transporte adapta sus necesidades de movilidad interna en los fraccionamiento industriales sin contemplar los estudios de impacto ambiental.

El municipio de Apodaca mantiene una estructura vial con el Anillo Periférico de Monterrey, la Carretera Federal 85, Antigua Carretera a Aguafría, la Carretera Estatal 186, Carretera Estatal 54, Carretera Estatal 40D y la Carretera Estatal 181. Los usos de suelo predominantes son el industrial y el de cultivo para la producción agrícola. Existen además cultivos de maíz, cebada y avena, y se cría ganado principalmente vacuno, cuenta con una gran actividad industrial. En Apodaca se encuentra DMMI, empresa dedicada a la automatización y fabricación de hornos industriales para fundición de aluminio.

El municipio se ha distinguido por el emplazamiento y la concentración de parques industriales: Millenium Apodaca, Regio Parque, Martel Apodaca, Kronos, Mty. Ind. Business Park, Gp Apodaca I y II, Apodaca Technology Park CPA, Nexxus Apodaca, Stiva Aeropuerto, Kalos Apodaca, Kalos Huinala, Pimsa, La Silla Apodaca, FINSA Monterrey, Prologis, Prologis Park Apodaca, Landus Dulces Nombres, Sabinal Industrial Park, Pueblo Nuevo, Milimex Apodaca, Milimex Santa Rosa, Agua Fría, Landus Santa Rosa Apodaca I, Landus Santa Rosa

⁷Cifras a octubre 2018. Secretaria de Economía y Trabajo del Gobierno del Estado de Nuevo León.

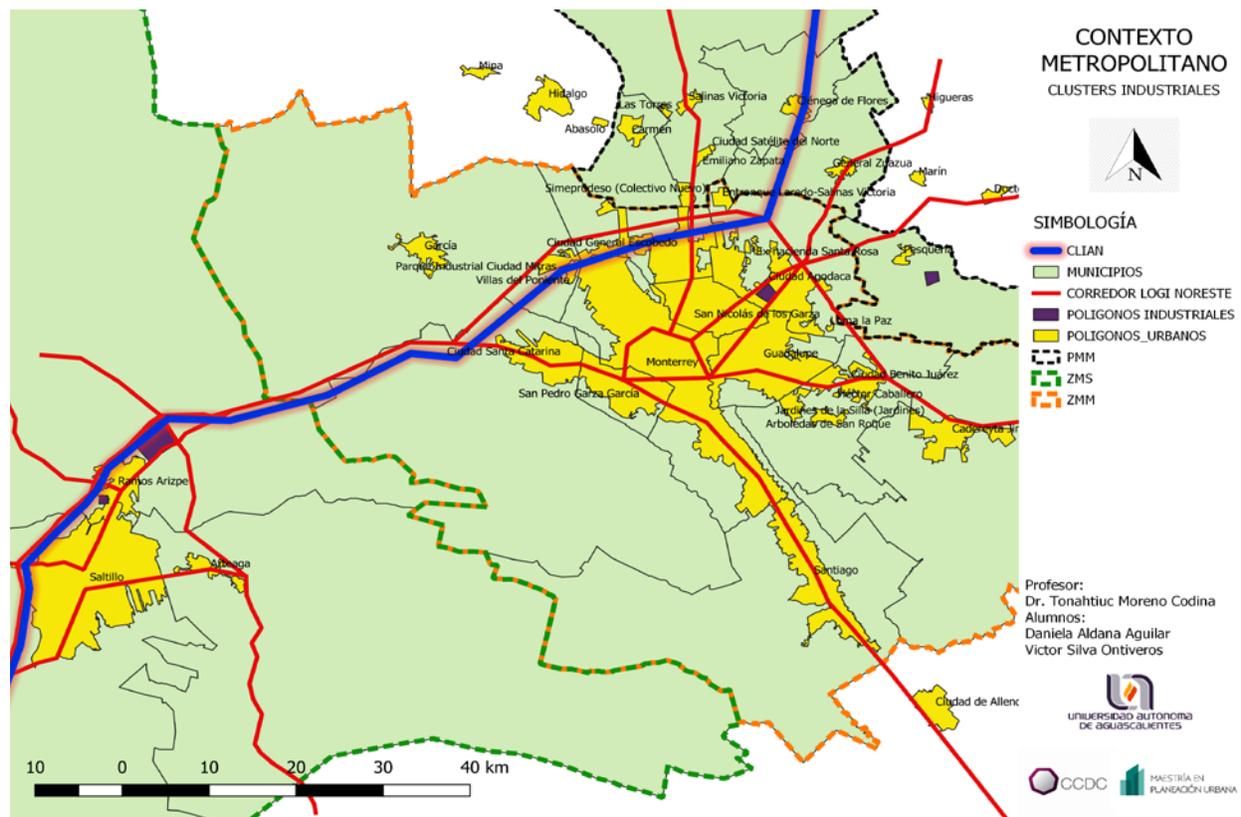
POLÍTICA INDUSTRIAL Y RECONFIGURACIÓN ESPACIAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA
SALTILLO-MONTERREY

Apodaca II, Huinala, American Industries / Kimco Park, American Industries Apodaca Industrial Park, American Industries / Kimco Huinala, Kuadrum.

El municipio de Pesquería mantiene una estructura vial con la Carretera Federal 54, Carretera Estatal 70, Carretera Estatal 52. Con una estrecha vinculación al sector primario: la ganadería con una superficie cubierta de 22,552 has., la agricultura con 9,898 has., ya que su zona urbana comprende 300 has., sus terrenos de oriente están compuestos de tierra apta para el barro, por ello hay una gran cantidad de fábricas que la procesan (barro) y como consecuencia se obtiene ladrillo, block, teja, loseta de gran calidad, este producto es de exportación y de consumo local.

También este municipio se ha distinguido por los parques industriales: Airport Technology Park, Propark Industrial, Nexxus Santa María, sobresaliendo la construcción de la planta armadora automotriz Kia Motors que tras un año y medio de acuerdos se emplazó las naves y galeras industriales, siendo el 23 de julio de 2014 en sesión de Cabildo se aprobó el Plan Parcial de Desarrollo Urbano de Pesquería en tres áreas de consulta: Distrito Ternium, Ciudad Innova y Bulevar Rogelio Pérez Arrambide. Sin embargo, el 5 de noviembre en 2014 se publicó en el Periódico Oficial el Plan De Desarrollo Urbano donde los regidores detectaron que se insertó un mapa de zonificación de usos de suelo que no concuerda con el aprobado por el Cabildo.

Figura 4. Contexto Metropolitano



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI-Google Maps, Secretaria de Economía_ <https://www.gob.mx/t-mec>.

En agosto del 2014 los permisos para el corporativo global automotriz Kia Motors instalara su planta en las inmediaciones de la periurbanización norte de Monterrey, fueron detenidos debido a que el Municipio de Pesquería no concretó la modificación de su Plan de Desarrollo Urbano para darle factibilidad a este proyecto. El Cabildo de Pesquería aprobó inicialmente los cambios a su Plan de Desarrollo Urbano, pero la mayoría de los regidores se negaron a ratificar el dictamen.⁸

El expresidente Peña Nieto destacó el proyecto del corporativo global automotriz como una de las inversiones más grandes realizadas en su administración por más de mil 500 millones de dólares, cuya capacidad de producción sera más de 300 mil vehículos al año generando más de 5 mil empleos.⁹ Acentuando un sistema de infraestructura intermodal y morfologías espaciales que conducen a generalizar situaciones urbanas, metropolitanas y regionales, siendo un reto su gestión territorial para mejorar y adecuar las condiciones de accesibilidad a servicios básicos mediante la regulación jurídica de los instrumentos urbanísticos y su preservación de sus recursos naturales disponibles en cada tramo.

Con la llegada de la planta Kia Motors reactivó la promoción de los parques industriales del Corredor Logístico Industrial Automotriz del Noreste que ofrecen una dotación de lotificación y los servicios necesarios para posibles proveedores transnacionales de autopartes, contemplando la predisposición de emplazamientos de más plantas Daimler, Caterpillar, Hyundai, Navistar (International), respondiendo a la conformación del Nodo de Interacción Económica.

La finalidad es una gran concentración industrial sobre el corredor y en las periferias de la cabecera municipal una gran concentración de población contribuyendo al intercambio de bienes y servicios, transacciones comerciales y de materias primas y dando paso a una serie de conexiones de vialidades regionales y sobre todo conectar el crecimiento de la zonas periféricas, valorando una política de impulso al desarrollo industrial que contribuya a consolidar el proceso de regionalización industrial del sistema de infraestructura intermodal e integrar al municipio de Pesquería en la zona metropolitana de Monterrey.

El fomento de las actividades industriales sobre el CLIAN determinando un proceso de ocupación del área por la intervención de los actores políticos y empresariales para el desarrollo del proceso de urbanización industrial en la periurbanización norte de Monterrey, sin ninguna definición conceptual de las tipologías de espacios industriales (habitabilidad) sin incorporar una identidad regional, ni local en sus inicios, simplemente haciendo especial énfasis en la construcción de naves industriales con estándares internacionales.

Los procesos de localización y conformación de nuevos espacios industriales y su relación con el territorio es por medio del CLIAN, sin incorporar una imagen paisajística industrial como un referente de la arquitectura fabril mexicana, sino simplemente dimensionaron el espacio físico básicamente por la capacidad de adaptación del territorio a las fuerzas endógenas y exógenas que actuaron sobre el corredor con el fin de responder a las nuevas condiciones de una apertura de corporativos globales y empresas transnacionales

⁸ <http://4poder.info/index/2014/08/28/anuncia-pena-nieto-inversion-extranjera-en-pesqueria-nuevo-leon/>

⁹ http://www.milenio.com/region/Denuncian_falsificacion_plan_Developmento_Urbano-alcalde_Pesqueria-Jose_Gloria_Lopez_0_471553064.html

modificando radicalmente las estructuras espaciales (reconfiguración) dentro de la secuencia espacial y concentrando un desarrollo económico regional desde Saltillo hasta Monterrey.

Conclusiones

La secuencia espacial del Eje Transnacional del T-MEC conforma 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 de los núcleos urbanos y los límites de la periurbanización para emplazar plantas armadoras automotrices, parques industriales, tecnoparques, ciudades inteligentes, territorialmente fomentando nuevas formas de relaciones de enlace de conectividad regional, donde los niveles habitabilidad y producción industrial han cambiado su función y su vinculación competitiva, conformando un entorno complejo en el que interactúan otras plantas agropecuarias, de procesos químicos, zonas hoteleras y comerciales, tiendas de autoservicio, instituciones educativas, edificios de gobierno, gasolineras y los asentamientos humanos, propiciando un crecimiento urbano industrial a la Región Metropolitana Saltillo-Monterrey.

La lectura espacial de la Región Metropolitana Saltillo-Monterrey ha venido presentando una importante vertiente de crecimiento sobre el CLIAN conformando dos periurbanizaciones metropolitanas, donde se han realizado fuertes inversiones en los sectores productivos de los desarrollos inmobiliarios de la industria, comercio y servicios y también de la vivienda demandando la disposición de más espacios, tomando relevancia por su ubicación en algunos casos por la implementación de un sistema de infraestructura intermodal y multimodal, dimensionando en primera instancia la accesibilidad inmediata a las empresas transnacionales de autopartes y de otros sectores económicos, la adaptación de áreas para la instalación de las telecomunicaciones TIC's., predisponer de una autopista Monterrey cuota-Saltillo (libramiento poniente 40-D), conectándose al anillo periférico de Monterrey estableciendo una comunicación con los municipios de El Carmen, Salinas Victoria, Ciénega de Flores, General Zuazua determinando cambios de uso de suelo diversificado 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 estos dos zonas metropolitanas forman parte del CLIAN y tiene un desarrollo económico principalmente en sector manufacturero.

La zona metropolitana de Monterrey continua diversificando sus sectores productivos a través de cambios estratégicos a fomentar el CLIAN como un nuevo depositario donde se organizan y se localizan las actividades industriales y a su vez incorporando usos mixtos 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 las intersecciones de las vías de comunicación con el corredor y sobre todo predisponer áreas urbanizables, no urbanizables y áreas restringidas o condicionadas para el desarrollo urbano.

La Región Metropolitana Saltillo-Monterrey valora la secuencia espacial del Eje Transnacional del T-MEC 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 global, respondiendo a los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica, acentuando un sistema de infraestructura intermodal y multimodal, conduciendo a generalizar situaciones urbanas que mantienen dinámicas de regionalización territorial más que de regeneración del tejido urbano social, con un crecimiento de privatizar más territorios, careciendo de un método de prospectiva regional, en grandes extensiones bajo el régimen de propiedad ejidal y comunal.

En la zona metropolitana de Saltillo se localiza el Eje Transnacional del T-MEC disponiendo una serie de polígonos industriales: Industrial Park Santa Mónica emplazando el Complejo Automotriz Chrysler, continuando hacia el norte por el Libramiento Norponiente hasta el Complejo Automotriz General Motors y el Parque Industrial Santa María en Ramos Arizpe, Coahuila, siguiendo una trayectoria radial pasando perimetralmente por la Sierra Arteaga y la Sierra San José de los Nuncios se llega a la Zona Metropolitana de Monterrey distinguiéndose por su periferia nororiente conformada por los municipios de Apodaca y Pesquería, N.L., que actualmente cobra un significado especial por su conectividad al Eje Transnacional del T-MEC que permiten el equilibrio territorial como la estrecha relación comercial y de movilidad con Texas. Además, muestra una fuerte vinculación con empresas de las ramas más dinámicas, así como una importante presencia de inversión extranjera y los principales productos exportados: aparatos eléctricos, electrónicos, maquinaria y equipo, autopartes y tracto camiones, productos de hierro y acero, vidrio, químicos, plásticos y productos cerámicos, que sitúa puntos de enlace y de conectividad con otras regiones y el acceso al diferentes sectores productivos.

La descentralización de industrias para promover zonas atrasadas y estimular un sistema de conectividad y organización de logística multimodal hacia la ciudad de Monterrey y los puertos de Tampico y Altamira, como también hacia los puertos de Tuxpan y Veracruz y la implementación de las estrategias industriales de la ciudad de Saltillo se basan en un fuerte estímulo a la pequeña y mediana industria, y la adecuación de la infraestructura: subestaciones de energía eléctrica, Fibra óptica para voz y datos, red de telefonía celular, servicio de "Cross Dock", espuela de ferrocarril, que facilita el traslado de productos, red contra incendio bajo las normas de la NFPA 12", 10" y 8" de diámetro, amplias avenidas pavimentadas, pozos para el abastecimiento de agua de servicios, plantas de tratamiento de aguas residuales, drenaje pluvial y sanitario, independientes, todo ello se manifiesta en algunos parques industriales, garantizando una calidad de servicio a las empresas transnacionales de autopartes, además el sistema de infraestructura urbana existente en la ciudad y la composición del sistema carretero y aeroportuario determinan un vector geográfico factible para emplazar una empresa o negocio.

La finalidad es impulsar un polo estratégico de desarrollo, que incluye un conglomerado industrial, servicios, comercio y vivienda, dando paso a la regulación y promoción de un programa de desarrollo de cooperación interempresarial, instrumentos para fomentar la inversión privada, mecanismos de financiamiento de las empresas, presencia de pequeñas y microempresas articuladas al CLIAN.

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.¹⁰ La zona metropolitana de Monterrey se localiza al pie de la Sierra Madre Oriental, dominando la gran llanura esteparia del noreste de México, Se ubica entre los paralelos 25°35' y 25°50' de latitud norte y entre los meridianos 99°59' y 100°30' de longitud oeste.

Para nuestro caso de estudio la zona metropolitana esta conformada por once municipios del estado de Nuevo León, de acuerdo con el último conteo y delimitación oficial realizada en 2015 en conjunto por el INEGI, el CONAPO y la SEDESOL, agrupando un total de 4,383.451 habitantes en una superficie de 6,357 km²; comprendiendo los municipios de Monterrey con 1,109.171 hab., Guadalupe con 682.880 hab., Apodaca con 597.207 hab., San Nicolás de los Garza con 430.143 hab., General Escobedo con 425.148 hab., Juárez con 333,481 hab., Santa Catarina con 296.954 hab., García con 247.370 hab., San Pedro Garza García con 123.156 hab., Cadereyta Jiménez con 95.534 hab., Santiago con 42.407; lo que la situó en la tercera más poblada de México, detrás de las áreas metropolitanas del Valle de México y de Guadalajara y la segunda con mayor extensión territorial.

Esta modalidad de polígonos industriales en función de la jerarquía del Eje Transnacional del T-MEC, dan lugar a un sistema de infraestructura intermodal, articulada y condicionada por una urbanización neoliberal reflejando una predisposición de varios sectores económicos, dentro del cual la plusvalía del suelo tiene un papel primordial como elemento regulador y reproductor de la apropiación y sectorización del territorio. Sin embargo, 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 un sistema de infraestructura intermodal, es decir, el aspecto físico natural condiciona un microclima a la infraestructura logística comercial del CLIAN, siendo que es aprovechado el tejido urbano social de las zonas metropolitanas.

También se observa dentro de este análisis una ciudad de Monterrey que ha mantenido la hegemonía industrial con el posicionamiento de varios parques industriales y la planta armadora Kia Motors ha descentralizado la industria y diversificando su sector productivo. Manteniendo una vinculación plena con los puertos e integrando una espiral hacia los corredores interregionales e interurbanos de otras regiones aledañas.

¹⁰ Atrac NL a industria automotriz. (n.d.). Retrieved from <http://www.milenio.com/negocios/atrac-nl-a-industria-automotriz>

Bibliografía

- 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 políticas en un mundo neoliberal”, en Jorge Basave (coord.), Globalización y alternativas incluyentes para el siglo XXI, IIEc, CRIM, Facultad de Economía, DGAPA, UNAM, México, Porrúa.
- 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.
- Cano A, Servín B. (ISBN en trámite) Medio Ambiente y Política Pública en Nuevo León: Análisis Crítico del Parque Nacional Cumbres de Monterrey. En L, Blanco y L, Mendoza. (Ed.), Sociedad Conflicto y Ambiente (pp. 85-111): Universidad Autónoma del Estado de México, Universidad Autónoma de Tamaulipas y Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Calva, José Luis (coord.), (2007) Políticas de desarrollo regional, vol. 13, H. Cámara de Diputados, LX Legislatura, México, UNAM, Porrúa.
- Gasca Zamora, José (2009) Geografía regional. La región, la regionalización y el desarrollo regional, México. Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad Universitaria, México, D.F.
- Harris Nigel (2003) “El Estado-nación ante el proceso de globalización y sus impactos socioterritoriales”, en Lucía González y Serafín Maldonado (coords.), La globalización y sus impactos socioterritoriales, México, Universidad de Guadalajara.
- Hiernaux, Daniel (1998) “Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance 1982-1995”, en De Matos, Hiernaux y D. Restrepo (coords.), Globalización y territorio, México, FCE.
- Kresl, Peter (1995) La respuesta de la economía urbana al Tratado de Libre Comercio de América del Norte: planificar para la competitividad”. Economía, Sociedad y Territorio, pp. 695-722.
- López R. E. (ISBN en trámite). Crecimiento Económico, Incremento Demográfico, Pobreza y Medio Ambiente: Las Tensiones de la Sustentabilidad del Medio Ambiente en el Área Metropolitana de Monterrey, N.L. En L, Blanco y L, Mendoza. (Ed.), Sociedad Conflicto y Ambiente (pp. 47-71): Universidad Autónoma del Estado de México, Universidad Autónoma de Tamaulipas y Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Martner Peyrelongue, C. (2008) Transporte multimodal y globalización en México, México, Trillas, UDEM.
- Moreno Codina, Tonahtuic (2010) “Nodos de Interacción Económica” Revista Quívera, Centro de Investigación Estudios Avanzados en Planeación Territorial de la Facultad

POLÍTICA INDUSTRIAL Y RECONFIGURACIÓN ESPACIAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA
SALTILLO-MONTERREY

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.

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

Plan Metropolitano 2000-2021. Desarrollo urbano de la zona conurbada de Monterrey.

Programa Regional para el Desarrollo del Norte (2014-2018).

Programa Regional de Ordenamiento Territorial de Coahuila.

Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana Saltillo- Ramos Arizpe y Arteaga.

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

SEMARNAT <https://www.gob.mx/semarnat>

SISTEMA NACIONAL DE INFORME FORESTAL.

COMISIÓN NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS

<http://www.conanp.gob.mx/regionales/>

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

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