

# Corredor Logístico Industrial Empresarial Toluca-Santa Fe

Celeste García Jaimes<sup>1</sup>

Tonahtuic Moreno Codina<sup>2</sup>

Juan Francisco Macías Valadez<sup>3</sup>

## Resumen

A partir de una aproximación de la teoría de la geografía regional de los corredores logísticos y la geografía de los espacios territoriales, que determinan un mayor interés y una contribución a la escala territorial geoeconómica para todos los científicos regionales que toman al territorio y su conectividad regional, como la habitabilidad y productividad industrial como objeto y herramienta de estudio.

La geografía como disciplina científica prepondera su dualidad como objeto de conocimiento y como recurso metodológico, revalorando los paradigmas de la planeación urbana y regional, así como planteando la teoría y los enfoques de estudio regionales dentro de un análisis y una evaluación de los corredores logísticos.

Ahora bien, El diseño de instrumentos de gestión de políticas urbanas y regionales evalúan las transformaciones productivas y dinámicas territoriales por medio de interpretaciones de proposiciones sustantivas de hechos, variables, parámetros, relaciones entre variables y/o entidades a través de los indicadores regionales. En el Sector Metropolitano entre el Valle de México y el Valle de Toluca se encuentra inserto y en constante crecimiento el Corredor Logístico Industrial Empresarial Toluca-Santa Fe (CLIEM) con una dimensión espacial de 52.2kml.

Enlazando los vínculos regionales con las entidades federativas principalmente, permitiendo que la región Centro-Central aproveche su vector geográfico como una de las economías regionales más importantes a nivel nacional, siendo el corredor una fortaleza para atraer más inversión por su localización estratégica y sus conexiones a otras regiones tanto al norte como al sur, contribuyendo al mercado de consumo más grande del país, y su desarrollo de infraestructura productiva y la mejora regulatoria para abrir un nicho de mercado más ágil, fuerza de trabajo competitiva y especializada mano de obra.

El corredor ha carecido de un método de prospectiva regional a lo largo de la secuencia espacial, en grandes extensiones bajo el régimen de propiedad ejidal y comunal, induciendo al suelo mixto sobre todo en áreas agrícolas y praderas, presentando niveles múltiples de exposición de riesgo y vulnerabilidad.

---

<sup>1</sup>Maestría en Administración, División de Estudios de Posgrado, Facultad de Contaduría y Administración, Universidad Nacional Autónoma de México, tecadmon2011@gmail.com

<sup>2</sup>Profesor Investigador del Departamento de Urbanismo del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Actualmente Secretario Técnico de la Maestría en Planeación Urbana, tonahtuic@hotmail.com

<sup>3</sup>Licenciado en Economía, Centro de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad Autónoma de Aguascalientes, franciscomaciasags@gmail.com

Existe una divergencia territorial dentro de la secuencia espacial del corredor presentando una dispersión de equipamientos y un contraste social, induciendo al suelo mixto sobre todo en áreas ejidales, praderas, sin ninguna incorporación e interacción al tejido urbano social, existiendo terrenos de crecimiento para uso industrial y comercial de servicios cercanos a terrenos agrícolas productivos.

**Conceptos clave:** región Centro-Central, corredor, transformaciones productivas, dinámicas territoriales.

## Introducción

El ex presidente Adolfo López Mateos tenía una visión de promulgar ciudades industriales que empezaran a desaforar la actividad industrial y fue él quien impulso en primera instancia la política económica de Desarrollo Estabilizador, que básicamente consistía en hacer crecer la economía, manteniendo estables la inflación y la paridad monetaria.

En el año de 1962 se emitió el primer decreto automotriz el cual establecía un marco regulatorio destinado a fomentar la producción doméstica y a reducir el déficit comercial. Este instrumento legal determinó los inicios del desarrollo de la industria automotriz terminal en México, bajo un modelo de sustitución de importaciones que mantenía una producción nacional de automóviles y camiones con una clara orientación al fomento industrial, siendo una situación prevaleciente caracterizada por el emplazamiento de plantas exclusivamente de ensamble en el que menos del 20% de los componentes eran de origen nacional, mientras que las ventas se cubrían principalmente con vehículos importados.<sup>4</sup>

El decreto determinó que la integración nacional debería representar cuando menos el 60% del costo directo de la producción de los vehículos producidos en nuestro país; integración que debía alcanzarse con la fabricación en el país de los motores y los conjuntos mecánicos y con la incorporación de otros componentes de producción, la generación de empleos, el avance tecnológico y con todo ello, la industrialización de nuestro país.<sup>5</sup>

Reconociendo que este decreto da inicio al emplazamiento de plantas fabricantes de vehículos, motores, partes y componentes como las empresas corporativas globales automotrices Chrysler, Ford Motor, General Motors, International Harvester, Vehículos Automotores Mexicanos, Fábricas Autocar Mexicana y Kenworth que se instalaron en nuestro país; las tres primeras y ésta última con 100% de capital de EE UU y los tres restantes con capital combinado entre EE UU, México y Japón. Nissan con el 100% de capital japonés. Mientras que Volkswagen el 100% de capital es de origen Alemán y, tres empresas con 100% de capital del Gobierno Mexicano, pero con tecnología extranjera: entre ellos Diesel Nacional, Mexicana de Autobuses y Trailers de Monterrey.<sup>6</sup>

Estas plantas armadoras mantenían una visión regional central y algunas una visión hacia el norte del país, principalmente obteniendo oportunidades de infraestructura interna en la construcción de la estructura física de la industria, así como el equipamiento externo

---

<sup>4</sup>Presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Eduardo J. Solís Sánchez. Apertura comercial de la Industria Automotriz en México: Un análisis de 1962 a 2009

<sup>5</sup>IDEM.

<sup>6</sup>IDEM.

para su propio desarrollo logístico comercial y el de sus proveedores, estas plantas instaladas en el D.F fueron trasladadas a diferentes Estados de la República existiendo, en el caso de Chrysler dos plantas de ensamble una en la ciudad de México y otra en la ciudad de Toluca, mientras que la General Motors mantenía en la ciudad de México una planta de ensamble y en la ciudad de Toluca una planta de motores.

El Gobierno al disponer las reglas y las predisposiciones de su ubicación, teniendo como puntos de partida la conformación de corredores industriales por el expresidente Adolfo López Mateos se destacó la vinculación y la conectividad con la ciudad de México, siendo un territorio dispuesto al cambio de usos del suelo y de densidad, enfatizando una vertiente de crecimiento urbano industrial hacia el oriente de Toluca, a través de una visión de enlazar y conectar las principales cabeceras municipales del Valle de México en la conformación de un corredor industrial bajo una estructura vial integrada a nivel regional por la carretera Toluca-México dando paso a los asentamientos industriales, como es el caso del Corredor Industrial Toluca-Lerma.

## **Metodología**

Emplear el sistema comparativo-deductivo deducimos que a partir de las variables económicas la posición geográfica hacen que el corredor mantenga una vocación económica de servicios y comercio, manteniendo un crecimiento urbano industrial, permitiendo una plusvalía y la composición de usos de suelo mixto, densidades urbanas, espacios con potencial de cambios de uso de suelo, con una dirección espacial lineal sobre un eje cartesiano con origen en la Av. Isidro Fabela y los municipios de Toluca de Lerdo, Metepec, Santiago Tianguistenco, Lerma de Villada, San Mateo Atenco, Ocoyoacac hasta la alcaldía de la delegación Cuajimalpa de Morelos terminando en los corporativos empresariales de Santa Fe.

Para llevar a cabo el planteamiento metodológico se revisaron las bases estadísticas de INEGI, de la Secretaría de Economía y las plataformas inmobiliarias especializadas en la inversión industrial, entre ellas JLL México, Galaz, Yamasaki, Ruiz Urquiza, S.C. firma líder en áreas financieras, riesgos y consultorías miembro de Deloitte México. Así como Industrial Parks México, entre otras agencias.

Permitiéndonos llevar a cabo un estudio comparativo referente a los polígonos industriales de la región Centro-Central con respecto al dimensionamiento espacial de los metros cuadrados establecidos y emplazados, así como la disposición de espacio para su saturación. En cuanto al tema de la disponibilidad de los recursos económicos que se solicitan para el desarrollo de la industria y el comercio en nuestro país, los grandes inversionistas entre ellos capitales del sector industrial automotriz japonés, alemán y estadounidense, posicionan sus recursos a través del T-MEC con una participación directa hacia los sectores industriales que más desarrollo y plusvalía pueden presentar por cada entidad federativa, reflejándose su crecimiento en las exportaciones.

El método de análisis deductivo que se empleó es asumir como verdad el hecho de considerar cierto que la información generada a través de los actores inmobiliarios es oportuna en cuanto a sus análisis y evaluaciones del comportamiento de los desarrollos

inmobiliarios, y como estos a su vez generan un impacto positivo en las plusvalías del valor del suelo.

Planteando la hipótesis que el proceso de expansión urbano industrial registrada en el Sector Regional Metropolitano del Valle de México sobre el corredor, responde a la lógica social impuesta por la reproducción del capital inmobiliario, industrial, comercial y de servicios establecido a través del modo de producción capitalista; como resultado y reflejo del comportamiento de la dimensión espacial de la economía neoliberal imperante, que deberá responder a los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica.

### **Sector Regional Metropolitano del Valle de México**

Entendiendo el Eje Transnacional del T-MEC el cual comienza en la Zona Metropolitana del Valle de México, perteneciente a la región Centro - Central. Es un gran asentamiento humano constituido por una variedad de servicios y comercios, con una serie de polígonos industriales que difuminan el límite espacial de las periferias de la Ciudad de México con su área metropolitana. Esto muestra una vez más la unidad territorial formada por un ensanchamiento urbano industrial que integra áreas enlazadas con la infraestructura y la alta densidad urbana, así como una concentración sociodemográfica en un tejido urbano metropolitano con una serie de contenedores habitacionales que circundan entre las áreas industriales, comerciales y de servicios.

Los parques industriales ubicados en el Estado de México se beneficiaron ya que se introdujeron nuevos reglamentos para compensar las importaciones como el incremento de cuotas de contenido local en la producción automotriz la cual expresaba que la cuota básica de importaciones se compensara con la exportación de 40% de componentes elaborados por la industria nacional de autopartes y el 60% de producción por parte de las empresas ensambladoras instaladas en el país.

En el Estado de México el desarrollo y operación de estos parques industriales, fueron las primeras acciones que se establecieron en la década de los años cuarenta a partir del modelo de sustitución de importaciones, con todas las implicaciones territoriales que tuvo la incorporación de la entidad al proceso de industrialización con base legal a la Ley de Protección a la Nueva Industrial de 1944 postulando el crecimiento industrial como eje dinámico en la economía estatal (Villa, 1993).<sup>7</sup>

La necesidad de planear y organizar el desarrollo urbano -industrial y de regular los asentamientos humanos en la Zona Metropolitana del Valle de México se debe a que es indispensable mejorar las condiciones de vida de la población urbana y rural. Algunas de las estrategias fueron formuladas en el Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior (PRONAFICE 1984-1988), en el que las entidades federativas mantenían el compromiso de ser un Centro Motriz para la Desconcentración Industrial. Al establecer el "Fondo de Garantía y Promoción a la Industria Pequeña del Estado" (FOGAPRO) se obtiene un fuerte estímulo a la pequeña y mediana industria, sobre todo en las principales cabeceras

---

<sup>7</sup>Tesis para obtener el Título de Licenciada en Planeación Territorial. Judith Enríquez Moreno. Usos Específicos del Suelo Urbano en el Nororiente de la ciudad de Toluca. Formación y Cambios, 1970-2010.

municipales del país, esto con la finalidad de ir desconcentrando los grandes polos de desarrollo industrial de las principales zonas metropolitanas.

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

Dentro del contexto inicial que conforma la Región Centro-Central en la década de los sesentas la ciudad de México tenía una prioridad de ser concentrador de una diversidad de actividades económicas, interactuando con la ciudad de Toluca para la concentración industrial en varios sectores productivos siendo de los primeros enclaves industriales de la zona conurbada de México.

El Estado de México y la Ciudad de México son dos entidades que suman más de 26 millones de consumidores potenciales, siendo una misma unidad espacial conectadas por el Corredor Industrial del Valle de México hacia el norte, el Corredor Industrial del Valle de Puebla hacia el oriente, el Corredor Industrial del Valle de Cuernavaca hacia el sur, y el Corredor Logístico Industrial Empresarial Toluca- Santa Fe (CLIEM) hacia el poniente perdiéndose las periferias urbanas y contando con una de las principales redes de carreteras y caminos del país que suman más de 16 mil kilómetros, así como más de mil 300 de vías férreas.

Un territorio que enlaza los vínculos regionales con otras entidades federativas, permitiendo que la región Centro-Central aproveche su vector geográfico como una de las economías regionales más importantes a nivel nacional, de ahí el gran acierto de la contribución que generará el tren interurbano de pasajeros Toluca-Valle de México: dará servicio a 230 mil pasajeros al día y tendrá una longitud total de 57.7 kilómetros y 6 estaciones: 2 terminales y 4 intermedias, participando en el proceso de la funcionalidad y espacialidad con el CLIEM, siendo una fortaleza para atraer más inversión por su localización estratégica y sus conexiones a otras regiones tanto al norte como al sur, contribuyendo al mercado de consumo más grande del país, y su desarrollo de infraestructura productiva y la mejora regulatoria para abrir un nicho de mercado más ágil, fuerza de trabajo competitiva y especializada mano de obra.

El sector industrial automotriz es una de las principales actividades económicas en nuestro país así como su reconocimiento en darle valor a los corredores industriales, es decir, el sector automotriz y aeroespacial juegan un papel determinante en su posicionamiento geográfico dentro de un corredor contando en la actualidad con importantes condiciones de su localización para el emplazamiento de los nuevos soportes materiales de los corporativos laborales, donde el gobierno en ocasiones con fideicomisos para el desarrollo de zonas industriales se encargan de la urbanización de centro intermodales o multimodales al constituir zonas con mayores ventajas comparativas para su localización industrial determinando unidades territoriales como vectores geográficos a nivel municipal, núcleo

urbano o sector metropolitano y regional dando pauta a la activación de un corredor industrial bajo los objetivos de una política industrial que se ha venido desarrollando.

La característica del corredor industrial Toluca-Lerma dentro de su proceso de urbanización-industrial, valoro a la propiedad privada del suelo aplicando por igual a todos los terrenos bajo el régimen de prioridad capitalista, manifestándose en un soporte material de naves y galeras industriales predispuestas en atención industrial con centros comerciales, institutos educativos, comercios y servicios, restaurantes, hoteles, estación de gasolinas promulgando un uso de suelo mixto y un constante mantenimiento de obras de infraestructura que permite que se desarrollen los procesos productivos de los diferentes sectores económicos.

La lectura de la estructura espacial territorial del Corredor Industrial Toluca-Lerma en primera instancia determina una integración hacia noroeste un desarrollo industrial de servicios comerciales y al sureste una diversidad de asentamientos residenciales, dos subconjuntos de carácter socioeconómico, el primero Toluca-Lerma que se vieron consolidados con la llegada de dos empresas Transnacionales de autopartes, el emplazamiento de la planta armadora automotriz Chrysler que en 1964 inicio operaciones creando modelos como el Dodge Dart K, Dodge Phantom, Dodge Shadow, Dodge, posteriormente el emplazamiento de General Motors y Nissan se entrelazaron en el territorio y marcaron un umbral de influencia que dio origen a un Sistema Regional Polinuclear que diversificaba la red de conectividad a otros municipios para enfatizar su comunicación y su dinámica de interacción predisponiendo áreas específicas para parques industriales, bodegas, almacenes y contenedores de almacenamiento industrial. El segundo Metepec-San Mateo Atenco con la conformación de crear un gran contenedor residencial y predisponer algunas áreas hoteleras y comerciales.

Los procesos de localización y conformación de nuevos espacios industriales y su relación con el territorio no incorporaron 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 a las empresas transnacionales modificando radicalmente las estructuras espaciales y sociales de los municipios de Toluca, Metepec, San Mateo Atenco y Lerma conformando el Corredor Industrial Toluca-Lerma, convirtiéndolas en aglomeraciones territoriales continuas dentro de la secuencia espacial y concentrando la nueva geografía económica industrial de Toluca.

Dentro de esta dinámica de crecimiento alrededor del año 1982 se crea el Fidecomiso para el Desarrollo de Parques y Zonas Industriales en el Estado de México (FIDEPAR) constituido como un Organismo Auxiliar de la Cuenta Pública del Gobierno del Estado de México y como inversionista el Banco Santander Mexicano S.A, Institución de Banca Múltiple. Con el objetivo de desarrollar y promover el desarrollo industrial, en sus orígenes este Organismo estaba orientado hacia la proyección de la mediana y gran industria, sería hasta el año de 1993 al 2005 dentro de los Planes Estatales de Desarrollo del Estado de México la inclusión de programas para la industria entre ellos; la creación de parques industriales, la reubicación y modernización de la industria existente, la captación de inversiones, desarrollo de infraestructura para la conectividad, apoyos económicos para la micro, pequeña y

mediana industria (México, 2011). Al mismo tiempo de la creación de FIDEPAR, surge el Centro de Investigación Industrial con participación bipartita entre empresarios y Gobierno Estatal, con el objetivo de sustituir en lo mayormente posible la importación de materias primas industriales y de refacciones, a través del desarrollo de prototipos.

De forma paralela nace la Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados A.C (AMPIP) como una asociación privada sin fines de lucro alrededor de 1986 cuyo objetivo es promover los intereses particulares y privados de los parques industriales de México como parte de la infraestructura estratégica para las cadenas productivas creadoras de empleo y desarrollo económico (A.C., 2021).

Al mismo tiempo que se van creando organismos, fidecomisos y asociaciones, se forman paralelamente una gran diversidad de despachos especializados cuyo objetivo radica en llevar a cabo operaciones cuyas actividades van desde la especulación del valor de tierra, hasta la compra, venta, renta, construcción, y traspasos. Con el objetivo de promover los terrenos que servirán de base para el desarrollo de los parques industriales.

Siguiendo esta dinámica los despachos inmobiliarios propician la competitividad y desarrollo de los parques industriales puesto que cuentan con carteras de espacios destinados a la industria cuyas características propias hacen atractiva la inversión nacional y extranjera, proyectan el comportamiento de los mercados industriales del país donde el desplegado estadístico reporta a través de la generación de análisis trimestrales, semestrales y por año el comportamiento por regiones en cuanto a inventario, disponibilidad, absorción, crecimiento así como los indicadores del valor comercial por metro cuadrado. Para ver el comportamiento de los mercados industriales tomaremos como referencia la siguiente Tabla N.1 misma que sintetiza las variables del mercado por regiones.

Analizando los datos contenidos en la Tabla N.1 se puede apreciar que la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) presentó el mayor crecimiento en el país con un incremento anual de 8%, a finales del tercer cuatrimestre del 2017, con un inventario de 7,988,900 m<sup>2</sup> y una disponibilidad de 409,660 m<sup>2</sup>, cabe destacar que la renta mensual es de 5.31 dólares por metro cuadrado considerada la renta más alta de todo el país según datos de las inmobiliarias mejor renqueadas en México.

Se puede apreciar que la Región Centro-Central se integran al mercado Puebla y Toluca con un crecimiento del 1.4% y 3.4% respectivamente. La región Central presenta un crecimiento del 5.7%, mientras que el Bajío un 3.3% y el Norte un 3.5% para finales del 2017.

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) presentó el mayor crecimiento en el país con un incremento anual de 8%, a finales del tercer cuatrimestre del 2020, con un inventario de 13,358,224 m<sup>2</sup> y una disponibilidad de 1.0 millones de m<sup>2</sup>, cabe destacar que la renta mensual promedio es de 5.31 dólares por metro cuadrado y en la zona de Santa Fe cerro el 2020 con un valor de 23.30 dólares metro cuadrado, considerada la renta más alta de todo el país según datos de las inmobiliarias mejor renqueadas en México. Mientras la región industrial de Toluca logro para el 3Q2020 un inventario de 48,846 m<sup>2</sup> Con una disponibilidad de 106,857 metros cuadrados cuyo valor oscilo entre los 4.62 dólares.

Tabla N.1 Estadísticas de los Mercados Industriales de México

ESTADO	(m²)	(m2)	fieles (m2)	Disponibilidad %	Salida USD/m2/mes	YTD %	Espacios YTD (m2)
<b>TOTAL MÉXICO</b>	<b>71,121,389</b>	<b>3,733,403</b>	<b>2,886,459</b>	<b>5.2%</b>	<b>4.10</b>	<b>3.9%</b>	<b>2,758,282</b>
aguascalientes	2,133,665	19,752	45,522	0.9%	2.80	1.8%	39,171
coahuila	3,985,333	195,019	170,440	4.9%	4.20	3.6%	143,423
guerrero	5,394,433	375,562	111,351	7.0%	3.98	4.4%	238,518
querétaro	5,248,618	363,405	158,598	6.9%	4.20	3.8%	198,038
san Luis Potosí	3,069,897	98,891	109,477	3.2%	3.77	1.1%	34,444
<b>región Bajío</b>	<b>19,831,976</b>	<b>1,052,628</b>	<b>595,389</b>	<b>5.3%</b>	<b>3.79</b>	<b>3.3%</b>	<b>653,592</b>
DMX	7,988,900	409,660	566,435	5.1%	5.31	8.0%	637,188
guajalajara	2,581,027	94,472	58,839	3.7%	3.77	1.4%	36,618
san luis	3,254,989	58,195	139,951	1.8%	4.11	3.4%	111,474
<b>región Central</b>	<b>13,824,915</b>	<b>562,327</b>	<b>765,225</b>	<b>4.1%</b>	<b>4.40</b>	<b>5.7%</b>	<b>785,279</b>
chihuahua	2,159,678	65,010	48,705	3.0%	4.00	0.0%	0
ciudad Juárez	6,035,754	468,888	212,768	7.8%	4.10	0.0%	0
matamoros	1,670,122	133,657	65,798	8.0%	4.00	0.0%	0
saltillo	2,243,608	128,776	35,762	5.7%	4.20	0.0%	0
torreón	10,029,962	710,334	580,963	7.1%	4.19	2.6%	256,151
coahuila	1,112,108	65,775	1,858	5.9%	3.66	0.0%	0
nuevo Laredo	888,211	43,015	46,474	4.8%	3.80	0.0%	0
guaymas	3,101,688	223,963	222,288	7.2%	4.19	2.6%	80,633
saltillo-Ramos A.	4,429,936	199,634	232,001	4.5%	4.25	22.2%	982,627
guadalupe	5,793,433	79,596	81,228	1.4%	4.63	0.0%	0
<b>región Norte</b>	<b>37,464,492</b>	<b>1,118,448</b>	<b>1,525,845</b>	<b>5.7%</b>	<b>4.10</b>	<b>3.5%</b>	<b>1,319,411</b>

Fuente: Reporte de Mercado de oficinas de la CDMX 3Q2018. JLL/Industrial/enero 2018.

La dinámica de algunos sectores productivos es el reflejo de una política de comercio exterior caracterizada por una economía mundial cambiante e incierta en algunos momentos, que requiere de un sector externo sólido con carácter localizador en los procesos de acumulación de capital sobre los ejes logísticos, que posibilite el crecimiento de las economías locales, aprovechando la conectividad y vinculación de los corredores y la dinámica territorialidad regional que se generó, replanteando geoestratégicamente la expansión e incorporación de nuevos mercados que se unen a otras ciudades de la red urbana global; en este proceso cambiante su jerarquía no es estática, sino que se modifica como resultado de la competencia que existe a nivel internacional, creando comarcas regionales con un alto grado de especialización e innovación tecnológica integrando una competitividad más equilibrada entre zonas metropolitanas, encaminadas a un mayor desarrollo regional.

Por ello, las acciones del Plan de Política Industrial Regional han instrumentado la regulación y promoción del Estado, para fomentar la inversión privada predisponiendo un sistema de infraestructura intermodal para el encadenamiento y eficiencia logística comercial ponderando una vocación económica sobre el corredor Toluca-Santa Fe, con la disposición de los cambios de uso del suelo a lo largo de la secuencia espacial y más aún posicionado en los márgenes del eje carretero el emplazamiento de parques industriales para

las empresas transnacionales de autopartes que permitan garantizar tanto la agilidad en el flujo de los procesos, como la integridad de bienes y servicios de las transacciones comerciales, sin dar prioridad al desarrollo social en la periurbanización regional del CLIEM.

En el tramo que comprende el corredor están re-orientando una reconfiguración territorial para el desarrollo económico industrial, careciendo de un método de prospectiva regional, en grandes extensiones bajo el régimen de propiedad ejidal y comunal, siendo la Ley Agraria la que otorga a este tipo de tenencia facultades potenciales importantes, como la posibilidad de que las parcelas y las tierras de uso común celebren cualquier tipo de contrato o asociación para su aprovechamiento; induciendo el suelo mixto sobre todo en áreas agrícolas y praderas.

### **Corredor Industrial Empresarial**

La lectura espacial del corredor con respecto al tejido urbano social es un complemento de las variaciones de densidades constructivas que va condicionando y adaptando en cada tramo por un sistema de infraestructura intermodal, por un soporte de información y telecomunicaciones, de una infraestructura férrea, y una infraestructura aeroportuaria con el Aeropuerto Internacional de Toluca, la infraestructura del tren interurbano de pasajeros Toluca-Valle de México, zonas industriales, centrales de acopio y resguardo industrial, centros comerciales, zonas hoteleras, cotos residenciales; es decir, un sistema de infraestructura y un soporte material que desempeñan un importante papel como generadores e impulsores del crecimiento urbano industrial, promocionando el desarrollo económico regional potenciando la inserción dinámica y productiva de la vinculación y conectividad de algunos vectores geográficos sobre el corredor con una accesibilidad a las vías de comunicación, medios de transporte, garantizando un flujo y movilidad funcional de las personas y del intercambio de materias primas, productos terminados y mercancías en general.

La conectividad del corredor se va renovando o rehabilitando su infraestructura también garantiza un posicionamiento geográfico a nivel nacional e internacional a cada nuevo nicho de mercado que se posicione estructurando las nuevas relaciones de nodos de identidad económica de la Corona Regional del Valle de México en sus diferentes áreas: robótica, electrónica, software tecnologías de la información, farmacéutica química, biotecnología, automoción, etc.; estimulando las transformaciones productivas y dinámicas territoriales apoyando a los consorcios y corporativos transnacionales y nacionales.

La conformación metropolitana del Valle de Toluca estuvo predispuesta en primera instancia por la vertiente de crecimiento urbano del Corredor Industrial Toluca-Lerma incorporando municipios en su umbral de influencia y predisponiendo continuos cambios del uso del suelo y modificando las densidades constructivas dentro de la secuencia espacial del corredor, constituyendo el testimonio de una urbanización industrial atestiguando un uso de suelo mixto: comercio, servicio, de industria ligera, pesada por mencionar algunos, que nos da como resultado un dimensionamiento espacial hacia el oriente del Valle de Toluca en la estructura urbana Noroeste y Suroeste dando paso al trazo de los poligonales de acción de los parques industriales y a la estructura vial hacia los municipios de Toluca, Metepec, San

Mateo Atenco y Lerma clarificando el tejido urbano social del Valle de Toluca conformada por dos subregiones. Toluca –Meteppec y San Mateo Atenco-Lerma.

Desde el punto de vista el corredor fue el generador de la trama urbana del valle de Toluca como un componente de soporte material (zona industrial) y la cabecera municipal de Toluca como un componente del casco urbano. Fueron los que le dieron sentido a la estructura urbana junto con el crecimiento de las cabeceras municipales de Toluca, Meteppec, San Mateo Atenco, Lerma y Ocoyoacac.

La complementariedad de emplazamientos de polígonos industriales, de oficinas corporativas y áreas residenciales, propician cambios en el proceso de ocupación y de organización del territorio concibiendo transformaciones productivas y dinámicas territoriales sobre el CLIEM 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.

La morfología de los asentamientos humanos poco a poco va definiendo un alcance espacial hacia el corredor industrial ya que se dio origen a colonias de carácter industrial que facilitaban la cercanía hacia las zonas industriales a los trabajadores tales ejemplos son: Pilares, Casa Blanca, Madero, Santa Elena, Héroes, Buena Vista por mencionar algunos. Toluca, al destacar por su traza urbana radial pero caracterizada por mantener limitantes naturales hacia el norponiente claramente permite el emplazamiento de diferentes usos hacia el nororiente destacando principalmente el uso industrial.

Los municipios que interactúan como polos de fuerzas económicas sociales e industriales fueron parte del desarrollo de la estructura que enfatiza la morfología lineal del corredor. En la actualidad la continuidad espacial que genera el emplazamiento de la industria permite percibir el espacio en tiempo más reducido ocurriendo el traslado de Toluca a Lerma en tan solo 25 minutos a una distancia de 15 kilómetros para comunicarse con cada una de las cabeceras municipales aledañas. Cabe destacar que paralelo al corredor se creó la avenida las Torres.

Hecho que permitió una mayor facilidad de traslado y comunicación con las diferentes actividades que se generan en el Corredor y que tiene una interacción con los municipios mencionados con anterioridad. Hacia esta zona no existe un limitante natural, simplemente el trazo de la geometría vial como también la av. Tecnológico relacionada de manera transversal hacia el suroriente saliendo del entronque del corredor noreste con la avenida Adolfo López Mateos. Generando la predisposición de los usos del suelo residencial principalmente.

El fomentó al desarrollo económico de México, y el ahorro interno marcaron un distintivo en esta administración, mejorando la seguridad en todo el país y llevando acabo el diseño de una reforma agraria que impulsó un plan agrario integral, así como la industrialización rural y las obras de irrigación a nivel nacional, así como mejoras en la educación en todos los niveles y sobre todo se promulgó la Ley Federal del Trabajo el 01 de mayo de 1970. También se incrementó la producción, aumentando la inversión extranjera y nacional, así como el aumento a los salarios de los trabajadores y el esfuerzo por mantener estable el valor del peso.

Ante el proceso de reestructuración económica y tecnológica que impone el escenario de la globalización transnacional se están experimentando nuevas formas de organización de la sociedad reflejándose en la Ciudad de Toluca y el Centro Empresarial Santa Fe ambas se convierten en un esfuerzo indispensable para comprender la complejidad de las acciones de los agentes sociales, definidas en parte, por su pertenencia a un grupo socioeconómico y territorial.

Una economía fundamentada en la industrialización y en la diversificación de actividades económicas que conlleva a través de cambios estratégicos a fomentar el corredor industrial empresarial como un nuevo depositario donde se organizan y se localizan un mosaico de actividades económicas, y a su vez le van dando conformación a la trama urbana de los municipios y alcaldías aledaños al corredor, obligando a incorporar un uso industrial y oficinas empresariales 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.

Entendiendo el impacto que produce el corredor industrial empresarial sobre el umbral de influencia hacia el norte y sur, y de oriente a poniente, encontramos en los 5.2 kml un brazo económico activo que se desarrollan una diversidad de usos del suelo por la ubicación estratégica con la Región Centro-Central, seguido del cambio de actividades agrícolas a la transición de sectores privados y de servicios, lo que conlleva a un constante cambio en el uso de suelo. Constituyendo una densidad construida conformada a través del desarrollo acelerado de la infraestructura urbana, el auge y diversificación de la infraestructura residencial, la incorporación exponencial del crecimiento del comercio y servicios, el crecimiento de la habitabilidad, el servicio y atención a la industria.

Esto ha implicado adecuar un gran soporte material interno y externo, modernizando el equipamiento aeroportuario, la infraestructura carretera y llevar a cabo vías alternas de conexión a la infraestructura urbana como el trazo del tren interurbano, como también predisponer de una terminal intermodal y la conexión de tecnologías de la información y comunicación (TIC'S), para la accesibilidad y operatividad logística de los polígonos industriales, resaltando una serie de equipamientos comerciales y de servicios, zona hotelera, centros educativos, zonas residenciales, etc., siendo el inventario prescindible en el trayecto de la secuencia espacial del CLIEM (ver mapa 1).

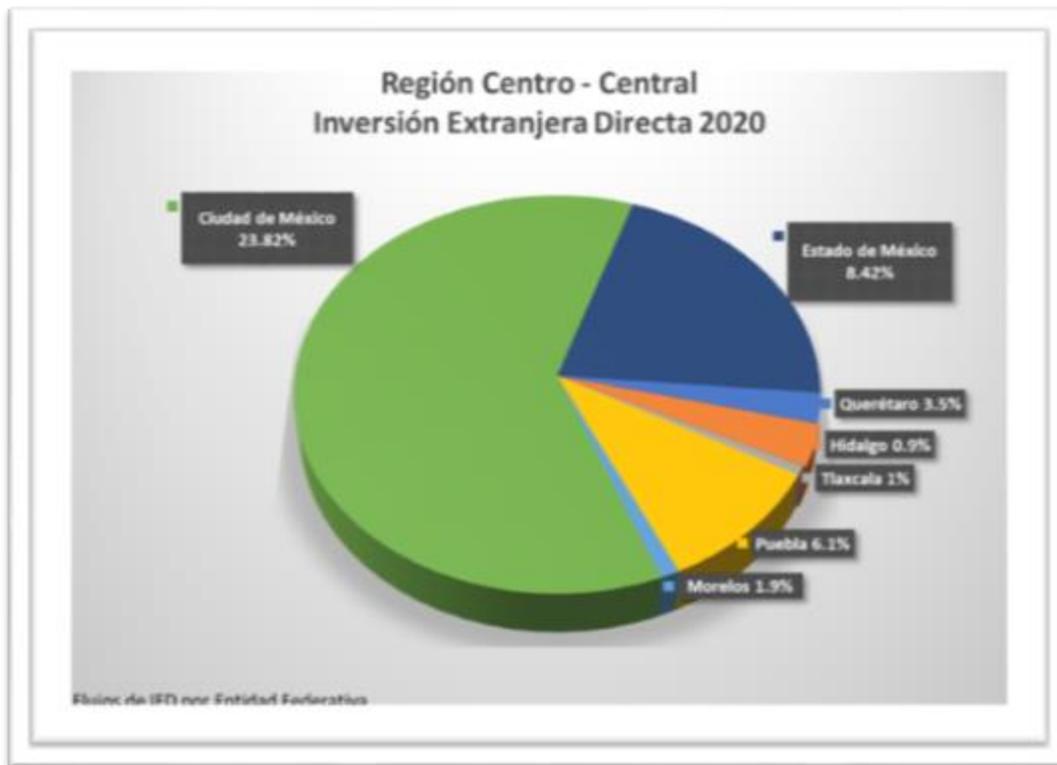
Dentro de la secuencia espacial del corredor el sector empresarial demanda la disposición de reservas territoriales que permitan que algunas naves industriales o corporativos globales empresariales y educativos o grandes consorcios en robótica, biotecnología, software tecnologías de la información automotriz, farmacéutica química, y biotecnología se instalen en zonas aptas y compatibles, constituyendo un proceso de inversión, comercio y servicios que se expanden y que pueden favorecer a determinados espacios para el emplazamiento del capital privado.



otros núcleos urbanos de la región y buscando dar certidumbre a las inversiones nacionales y extranjeras que potencialmente vendrían a instalar su soporte material a fin de ubicar y condicionar adecuadamente, para complementar sus actividades industriales y de servicios logísticos comerciales, tal integración buscaría mayor competitividad ante los entornos globales y tanto Toluca como Santa Fe son dos vectores geográficos que juegan un papel determinante en la regionalización.

Cabe destacar que el Estado de México es el cuarto estado de la República con mayor Inversión Extranjera Directa (IED) captando para el primer trimestre 2020 el 8.42% mientras que la Ciudad de México lidera con el 23.82% del total de las inversiones en México. Estas inversiones concentraron el 40.6% del capital en la industria manufacturera seguidas de los servicios financieros y seguros con el 23.2% mientras que en el sector de transportes en este se invirtió el 9.8%. Siendo los socios de México en el T-MEC Estados Unidos y Canadá los que aportaron el mayor monto de la inversión con el 39.1% y 14.5% respectivamente, al encontrarse la Ciudad de México y el Estado de México insertas en la composición geográfica de la Región Centro - Central se puede apreciar que estas inversiones marcan una desigualdad económica con respecto al resto de los estados que conforman la región centro (ver tabla N.2.).

Tabla 2. Inversión Extranjera en la Región Centro- Central



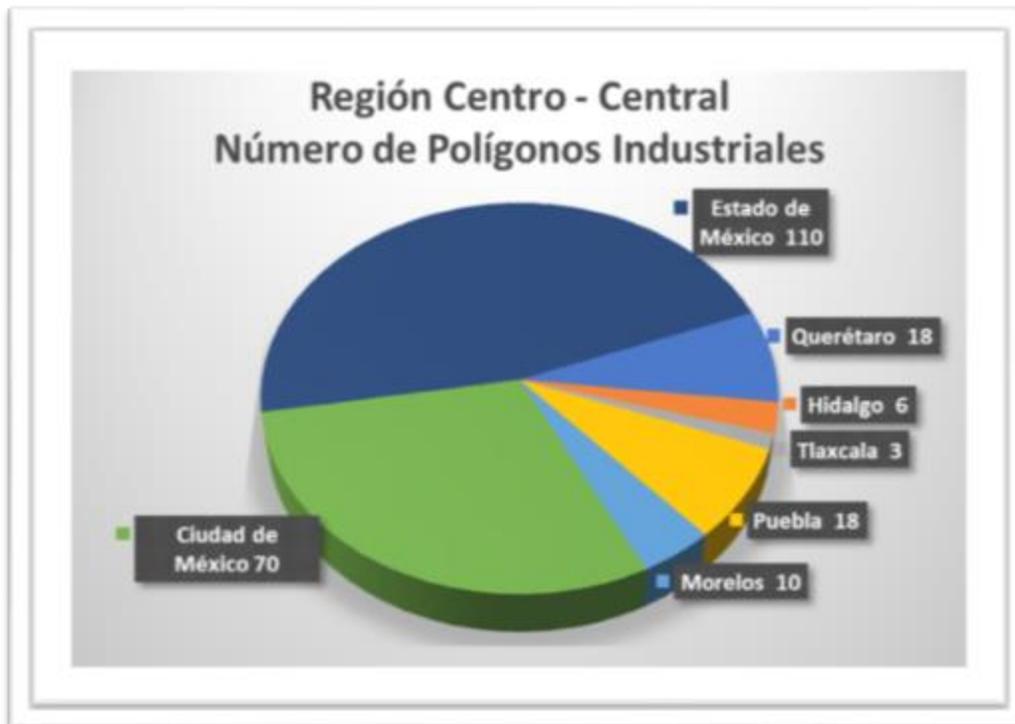
Fuente: Elaboración propia con base a los datos contenidos en la Carpeta de Información Estadística de la Secretaría de Economía.

Desigualdad que conlleva a la gestación de problemas del orden social, económico, político, educativo y cultural, marcando una brecha de crecimiento en el desarrollo del tejido

urbano social. A pesar de los cambios y transformaciones productivas sobre el CLIEM, así como las dinámicas territoriales en la periferia metropolitana de Toluca, como la renegociación y diseño del acuerdo de la obra de infraestructura ferroviaria “Tren Interurbano México-Toluca”, hay grandes avances en cuanto a la integración económica y regional del Valle de México con diversificación de nuevas inversiones hace que se disminuyan los factores críticos en escenarios futuros de dos administraciones presidenciales. La región Centro-Central sigue siendo atractiva a la inversión de diversos países y su postura geográfica que guarda una cercanía con sectores metropolitanos de Querétaro y Puebla.

En la Región Centro-Central la conforman un total de 235 polígonos industriales de los cuales la mayor concentración la encontramos en la Ciudad de México con 70 polígonos y en el Estado de México con alrededor de 110 polígonos, mientras que los estados con menor crecimiento de parques industriales lo tienen el estado de Hidalgo con solo 6 corredores y Tlaxcala con apenas 3, un contraste significativo reflejado en la aportación del PIB a nivel nacional. En el ranking número 1 se encuentra la Ciudad de México con un aporte del 16.1% y en segundo lugar el Estado de México con una aportación del 8.8%. Según datos censales del INEGI alrededor de 1900 empresas se ubican aproximadamente en los 180 polígonos industriales de los grandes conglomerados de la Ciudad de México y el Estado de México (ver Tabla N.3.).

Tabla 3. Comparativo de polígonos industriales en la Región Centro - Central



Fuente: Elaboración propia con base a los indicadores nacionales de la Secretaría de Economía y el INEGI.

La región Centro-Central mantiene tres vectores importantes con respecto a la captación de inversión extranjera la Ciudad de México con la mejor ubicación geográfica y que mantiene una interacción con el CLIEM, un corredor consolidado y en crecimiento, con una infraestructura y equipamiento diversificado, y un Estado de México que mantiene una mayor disposición de parques industriales, y con una participación de 19, 958.275 USD., compitiendo con Querétaro y la región del Bajío. Las inversiones productivas en esta han logrado aumentar el volumen de exportación de diferentes municipios, logrando una integración del tejido urbano social en el sector industrial, comercial de servicios y con ello han diversificado la industria regional, han llevado especialización al capital humano y el consumo del suelo urbano. La llegada de las empresas transnacionales ha traído además de nuevos empleos a la región Centro-Central, especialización industrial, encadenando al sector de la construcción para la modernización y creación de infraestructura ferroviaria de gran envergadura, reactivando otros sectores económicos en el Valle de Toluca.

La inversión y la apertura comercial han reconfigurado territorialmente la periferia metropolitana del Valle de Toluca, y potencializado el desarrollo económico regional entre las zonas metropolitanas de México y Puebla ya que promueve la creación e inversión de empresas que sostengan la demanda de personal capacitado, insumos e infraestructura de las empresas que se van estableciendo.

La actividad industrial se desenvuelve necesariamente en el espacio de la secuencia espacial del CLIEM y el emplazamiento industrial es un aspecto altamente relevante a las mismas, mientras la secuencia espacial del corredor industrial empresarial incorpora la dimensión espacial del intercambio de bienes y servicios referenciados a partir de la apertura comercial poniendo de manifiesto algunos conceptos e ideas utilizadas de regionalización metropolitana del Valle de Toluca, para concertar un planteamiento competitivo, integral y global a partir de la escala ciudad-región.

El gobierno del Estado de México lleva a cabo acciones enfocadas en convertir a su Estado en territorios atractivos para inversionistas nacionales y extranjeros. Por ello, las Secretarías de Desarrollo Económico han fortalecido el proyecto enfocando apoyar a la Instalación de empresas nacionales y extranjeras, e incluso rebasando la meta sexenal en empleo e inversión comprometida en la presente administración 2018 a 2024. reconociendo la existencia de tres escenarios esenciales: la globalización transnacional, la competitividad económica y la urbanización neoliberal.

Es por ello que en el Estado de México radican por lo menos 50 mil unidades económicas listas para recibir el apoyo del T-MEC y lograr exportaciones, considerando que de las 100 empresas más importantes del país el 80% se ubican en el estado de México, mientras que en la Ciudad de México concentra el 30% del sector empresarial como se puede apreciar en la siguiente Tabla N.4.

El modelo neoliberal se expande y se incorpora a nuevos mercados transformando polos de desarrollo con otras ciudades a la red urbana global; en este proceso cambiante su jerarquía no es estática, sino que se modifica como resultado de la feroz competencia que existe a nivel internacional de las ciudades por imponer una plataforma de infraestructura eficiente para su operatividad y de logística comercial como es la ciudad de Toluca, y la ciudad de los corporativos globales y el espacio de consumo capitalista Santa Fe, dando como resultado principalmente el emplazamiento de complementariedad, a menos de una hora de

distancia, siendo un referente primordial el CLIEM, enmarcando un escenario del urbanismo neoliberal para lograr identificar la composición de los diferentes tramos que comprende este corredor que concentran las mercancías destinadas a los lugares de interacción e intercambio comercial, habiendo que organizar y agilizar la operación logística, de descarga y almacenamiento de productos, mercancías, materias primas y equipo, y el traslado de personas, etc.

Tabla 4. Comparativo de exportaciones en la Región Centro - Central



Fuente: Elaboración propia con base a los datos estadísticos de INEGI contenidos en el censo 2020.

El propósito de habilitar y acondicionar una secuencia espacial con una constante movilidad y una permanente conectividad lo más eficiente y funcional posible con la necesidad de optimizar la utilización de los medios de transporte y ser parte esencial del sistema multimodal, requiriendo un mayor espacio programado para el margen de maniobra de las estaciones que comprenderá el tren interurbano del Valle de Toluca, al mismo tiempo por las exigencias y la necesidad, se hace evidente ante el proceso de comunicación y los movimientos pendulares entre ambas ciudades que comprenden el Valle de México.

En este sentido, hay que establecer claramente que el sistema de transporte intermodal, desde su génesis, está estrechamente vinculado al transporte marítimo internacional; el cambio tecnológico clave constituido por el contenedor, proviene del sector marítimo, pero también el nacimiento de los nuevos actores conocidos internacionalmente con el nombre de operadores de transporte multimodal.

Tales operaciones proceden principalmente de las grandes navieras que, debido a los cambios en los sistemas productivos, tuvieron la necesidad de desdoblarse sus funciones

tradicionales dentro del ámbito marítimo hacia la organización de sistemas o redes integradas de transporte que vinculasen no sólo las zonas costeras, sino las regiones interiores.

Dando lugar a un sistema de transporte paralelo a una conectividad con los puertos interiores y los grandes complejos industriales jugando un nuevo rol con la geomorfología de cada región, la capacidad para ser frente a los retos de traslados y movimientos de flujos de mercancía, y la capacidad para ser frente a los retos económicos y tecnológicos provenientes de las otras regiones destinadas a jugar un papel protagónico en la globalización transnacional, para implementar un sistema de infraestructura de comunicaciones y transportes, aeroportuario, férreo y carretero bajo un plan integral para facilitar el vínculo de los modos de transporte que, conjuntamente con el apoyo de cadenas logísticas automotrices debidamente posicionadas como FIAT, Chrysler, General Motors, y Nissan operen los tramos de mayor rentabilidad financiera por el simple hecho de estar cerca de las Zonas Metropolitanas del Valle de Toluca, formando un sistema urbano polinuclear, por su posición geográfica estratégica y la conectividad hacia los puertos de Colima y Lázaro Cárdenas.

El Corredor Industrial Toluca-Lerma en sus inicios predisponía áreas específicas para parques industriales, bodegas, almacenes, galeras así fue como en el año 1964 la empresa americana Chrysler inicio operaciones y ocupó en primera estancia 69.178 has destinada al ensamble y cuatro años después aumenta 2.5 has para la planta de estampado. En 1965 la planta de Motores y Fundición de Acero General Motors inició operaciones con una extensión territorial de 42.9 has.

Estas acciones y acontecimientos por parte del gobierno mostraban que cada dependencia e institución mantenían un grado de confiabilidad y responsabilidad en su área y la sociedad identificaba cada orden de gobierno por sus acciones y políticas publicas implementadas como el suelo urbanizado de una ciudad-puerto es la manifestación del grado de desarrollo y del capital incorporado a un territorio que distingue el casco urbano y el confinamiento de áreas aduaneras y fiscales un espacio que integra, como uno de sus componentes la actividad comercial de tiempos y movimientos para la descarga y carga de mercancías, también es imprescindible el soporte físico para llevar a cabo las actividades domésticas y comerciales.

Esta lectura espacial manifiesta la relación social y comercial que establece en el espacio físico la ciudad de Toluca como un proceso productivo que da cuenta del suelo en breña y un suelo urbanizado que valoriza con las inversiones de capital a través de la infraestructura intermodal y multimodal áreas precisas para la comercialización logística y un casco urbano comercial y de servicios complementarios, dando un valor mercantil al suelo y valor a la transformación espacial, existiendo una materialización del espacio productivo gracias al enlace de conectividad regional.

Conectando zonas estratégicas para la transferencia de carga, a fin de promover entre los inversionistas privados la instalación y adecuación de una infraestructura intermodal, sobre el Corredor Logístico Industrial Toluca-Santa Fe y estableciendo condiciones favorables para optimizar el uso de la capacidad instalada de los polígonos industriales y comerciales de servicios para favorecer la integración de las cadenas de transporte entre los

centros de producción y consumo y las alianzas estratégicas entre inversionistas nacionales y extranjeros.

## **Conclusiones**

La globalización transnacional y la competitividad económica ha dinamizado los entornos del Centro Urbano Regional de Toluca incidiendo de forma directa con el Subcentro Urbano de Metepec y articulando sus relaciones y vinculaciones con el Centro Urbano Regional de Lerma, incidiendo como un contenedor residencial e industrial con el Centro Corporativo Empresarial de Santa Fe un contenedor de grandes consorcios empresariales internacionales y nacionales, hoteles, restaurantes, tiendas departamentales, centros comerciales, universidades, lofts, etc, que comparten una secuencia espacial del corredor definiendo nuevos modelos de desarrollo, que exigen respuestas a las condiciones del mercado mundial, dos ciudades importantes a nivel nacional Toluca y la Ciudad de México que integran propuestas nuevas de un mercado más abierto compitiendo a través de la disposición de contar en cada tramo del corredor nuevos nichos de mercado a empresas transnacionales y nacionales o ser sedes de eventos u organizaciones internacionales, condicionando la forma de crecer en su desarrollo urbano a los municipios y alcaldías que actúan de manera directa con el corredor.

La siguiente política federal estratégica que permitió la instalación de plantas armadoras fue el Decreto de Descentralización Industrial (Secretaría de Comercio y Fomento Industrial) en 1972, esto alentó el emplazamiento de las plantas armadoras fuera del Distrito Federal. Se impulsó el desarrollo de parques industriales de propiedad pública. En la región Toluca - Lerma se instalan los parques de Cerrillo I con 34 has, Cerrillo II con 55 has, San Antonio Buenavista con 10 has, Exportec I y II con 100 has y 67 has respectivamente.

Las bases de la política industrial en el Estado de México fue la colaboración del gobierno federal y estatal y el sector privado para llevar a cabo acciones para el desarrollo de los sectores productivos con mayor impacto en el crecimiento económico, encauzando un desarrollo regional hacia el oriente con la Ciudad de México, aprovechando su cercanía y las ventajas comparativas y las economías de escala para fomentar la ampliación y diversificación de áreas más especializadas sobre el Corredor Logístico Industrial Toluca-Santa Fe, ampliando su umbral de acción y proporcionar información a los agentes económicos.

Los instrumentos específicos como la promoción del capital humano y financiamiento, focalizar y priorizar las acciones conjuntas entre el sector privado y los distintos órdenes de gobierno, bajo un modelo neoliberal, fortaleciendo el mercado doméstico y externo e incrementar la innovación, la promoción del capital humano y el intercambio tecnológico entre las industrias, creando a su vez convenios de fortalecimiento con las instituciones educativas superiores para establecer vínculos de colaboración y la provisión de recursos económicos para la investigación y desarrollo, formando parte de una Región Centro Central con proyección mundial, ideal para abrir un nicho de negocios y llevar a cabo alianzas comerciales.

El corredor refleja el urbanismo neoliberal que obedece al ajuste de necesidades y desarrollo en la producción espacial (inmobiliario e infraestructural) condicionado por el

sistema económico imperante, es así que la producción de espacio en la actualidad obedece a la globalización transnacional caracterizada por la desregulación y la progresiva liberación de los agentes económicos. También ha transformado los modelos de ciudad y consecuentemente la construcción del espacio con el capital privado y la incorporación de agentes inmobiliarios transformando una dinámica territorial con usos de suelo mixto.

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

De esta forma, los planes regionales quedan normalmente supeditados a un marco legislativo específico sobre la propiedad del suelo y los derechos de uso asociados a los distintos regímenes de propiedad. En cualquier caso, el plan siempre tiene un contenido que va más allá de lo jurídico, pues incorpora los elementos técnicos, políticos, económicos, sociales y ambientales que definen un proyecto de ciudad-región respondiendo a las expectativas actuales.

El proceso de urbanización que preferentemente se extendía por las periferias metropolitanas y regionales, dio lugar a diversos contornos a partir de la ciudad-estado como es el caso de Toluca, siempre conectados al Corredor Industrial del Valle de México, el Corredor Industrial del Valle de Puebla, el Corredor Industrial del Valle de Cuernavaca y el Corredor Logístico Industrial Empresarial Toluca- Santa Fe, resolviendo criterios de competitividad económica que imponen el esquema comercial internacional y la posibilidad de integrar un número considerable de consumidores potenciales al mercado, aprovechando las propias inercias de cada fragmento territorial del corredor logístico, diversificando los sectores productivos, la producción, el consumo, distribución comercial y de servicios, industrial, entre otros; siempre desde la perspectiva de las formas de inserción y articulación territorial.

El CLIEM ha expuesto como los núcleos urbanos y rurales en el Estado de México principalmente impulsan nuevas formas de organización para la producción, que incluyen a los productores directos, contemplando no solamente la búsqueda de la ganancia y la valorización del patrimonio empresarial, sino también la preservación del medio ambiente y la generación de empleos en la Región Centro-Central.

Es importante enfatizar el reconocimiento del papel que juegan los actores en la apropiación y transformación física territorial que están sufriendo las subregiones y localidades rurales de la región VII Lerma y la región XVII Toluca, 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 y de servicios comerciales.

El CLIEM interactúa con la Ciudad de México y forma parte del proyecto regional de gran visión (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) con el tren interurbano Valle de Toluca, siendo un corredor que genera un impacto en el desarrollo económico regional, al incrementar el intercambio de bienes y servicios, tanto a nivel local como nacional. Asimismo, brinda al usuario un ahorro de 44 min., en tiempo de traslado, seguridad y confort, beneficiando directamente a una población aproximada de 16,263,373 habitantes.

## Referencias

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

**Allen, Scott** (2002). "Regiones urbano-globales. Dilemas de la planeación y de las 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.

**Centro Mario Molina** (2014). Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca. Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente S.A.

**Coquis, Francisco Javier** (2015). Sistema Nacional de Planeación. Ciudad de México, universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas.

**Friedmann, J.** (2017). Planificación para el siglo XXI: El desafío del posmodernismo. En Ignacio Kunz Bolaños (comp), Planeación metropolitana, en busca de la integridad, México; Biblioteca Básica de las Metrópolis.

**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.

**Graizbord, B.** (2007). Megaciudades, globalización y viabilidad urbana, Investigaciones geográficas, Boletín del Instituto de Geografía. UNAM, México.

**INEGI**, Exportaciones por entidad federativa, consultado 12 enero 2021  
URL:<https://www.inegi.org.mx/temas/exportacionesef/>

**INEGI**, Indicador mensual de la actividad industrial, consultado 12 enero 2021  
URL:<https://www.inegi.org.mx/temas/imai/>

**JLL Bienes Raíces y Servicios Inmobiliarios**, consultado el 20 de enero 2021  
URL:<https://www.jll.com.mx/es/trends-and-insights/research/reporte-de-mercado-de-oficinas-de-la-cdmx-3q-2018>

**Secretaría de Comunicaciones y Transportes**, Carta Atlas por entidad federativa, Subdirección de Cartografía, Dirección de Estadística y Cartografía de la SCT. Consultado 15 de enero 2021 URL:<https://www.sct.gob.mx/planeacion/cartografia/productos-cartograficos/atlas-por-entidad-federativa/listado-de-atlas>

**Secretaría de Economía**, Carpeta de Información Estadística de Flujos IED 2020 URL:<https://www.economia.gob.mx/files/gobmx/mapaflujosIEDgobmx.html>

