

# Planteamiento teórico de la Geografía Regional de los Corredores Logísticos

Tonahtuic Moreno Codina<sup>1</sup>

Celeste García Jaimes<sup>2</sup>

## Resumen

Las ciudades que desean incorporarse al orden económico identifican la estandarización de lugares mediante nodos de interacción económica al analizar las geografías subnacionales y supranacionales del capitalismo que están incorporándose en los procesos de los escenarios de la globalización transnacional, la competitividad económica y la urbanización regida por el capitalismo imperante. El planteamiento teórico de la Geografía Regional de los Corredores Logísticos a medida que la economía global se expande y se incorporan a ella nuevos mercados y sectores productivos las ciudades actúan como contenedores de la inversión extranjera directa para instalar una serie de equipamientos e instalaciones diversificadas y tecnificadas.

El objetivo de este texto es revisar y evaluar las aproximaciones teóricas y metodológicas que incorporan la geografía de los espacios regionales: en los esquemas, leyes y modelos que regulan e interpretan la formación de precios, la demanda, la capacidad productiva, los niveles de producción y desarrollo, la distribución de condiciones desiguales en las dotaciones regionales de recursos, etc.

Siendo la metodología el método deductivo-descriptivo, que apartir de axiomas entendemos como verdadero los hechos y acontecimientos históricos del capitalismo, deduciendo que la variedad de empresas transnacionales y multinacionales predisponen una composición territorial cambiante y dispersa en las ciudades, hasta el establecimiento de las microempresas en los núcleos urbanos, por lo que se emprende un camino de oportunidades para abrir un mercado dispuesto a competir desde la gestión local hasta la global.

Por lo tanto, se plantea como hipótesis que las ciudades buscan tener una conexión cada vez más directa con las grandes corporaciones, que tienen su sede principalmente en ciudades globales. Cuando los corporativos ven una ciudad atractiva para desarrollar sus funciones centrales, determinan ocupar un lugar privilegiado en la red urbana global. Los resultados del planteamiento teórico permitieron configurar la escala territorial geoeconómica al estudio de la geografía de los sistemas de los centros logísticos, argumentando los procesos de reestructuración del Estado cubriendo el ámbito geo-político, y la cobertura de la concertación de negociaciones y acuerdos comerciales con respecto a los mercados de producción y su gran interés de relocalización de nuevas inversiones de los diferentes sectores productivos en cada ciudad.

---

<sup>1</sup>Profesor Investigador del Departamento de Urbanismo del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, tonahtuic@hotmail.com

<sup>2</sup>Alumna de la Maestría en Planeación Urbana del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, tecadmon2011@gmail.com

Las conclusiones muestran que algunos vectores geográficos están enfocados en transformar un territorio regional a partir de un cambio en su infraestructura urbana para atraer más inversiones extranjeras directas. Para ello, se centran en la optimización de la ubicación física espacial de los parques y ciudades industriales, tecnoparques, puerto interior, plantas armadoras automotrices, terminales intermodales y multimodales generando una reconfiguración territorial.

**Conceptos clave:** globalización transnacional, competitividad económica, urbanización, economía global.

## Introducción

Hoy día, las aproximaciones teóricas y metodológicas que analizan el espacio a través de leyes y modelos que permiten regular e interpretar la formación de precios, la demanda, la capacidad productiva, los niveles de producción y desarrollo, la distribución de condiciones desiguales en las dotaciones regionales de recursos, etcétera (Capello, 2006). Son elementos que integran el estado del arte de la dimensión espacial para el análisis del desarrollo económico regional de los corredores logísticos. Según Krugman, Fujita y Venables (2002), en los años setenta se comenzó a gestar un cambio de concepción a partir de lo que ellos llaman “la cuarta ola de la revolución de los rendimientos crecientes en economía”. Lo cual permite observar los comportamientos económicos al interior de las naciones para con ello poder predecir las proyecciones a futuro hacia las economías internacionales.

En este sentido, Capello reconoce que la noción de espacio ha evolucionado hasta integrarse parcialmente en una nueva concepción que denomina espacio-estilizado. Dicha concepción se ha nutrido de tres nociones de espacio previas:

A) Teorías de la localización (Espacio: físico-métrico): las características geográficas físicas no son consideradas en el análisis de la concentración y los términos de distancia y costo de transporte (físicas).

B) Teorías del crecimiento regional (Espacio: uniforme-abstracto): el espacio es un contenedor físico del desarrollo y tiene un papel pasivo en el crecimiento, hay una desigual dotación de factores y recursos e ignoran las ventajas de la proximidad.

C) Teorías del desarrollo local (Espacio: diversificado-relacional): hay polos en los que el desarrollo se concentra concibiendo un espacio diversificado, existiendo una sinergia acumulativa generada por las relaciones de vinculación insumo-producto (relacional). Mejor conocida como “geografía económica”, la cual considera la presencia de economías de aglomeración que permiten la concentración de la actividad económica en el espacio al haber rendimientos crecientes en escala y en estructuras de mercado de competencia imperfecta.

El planteamiento de Asuad (2007) sobre las diferentes necesidades del espacio para su localización con respecto al mercado se sirve del espacio para su desempeño físico-funcional, a fin de llevar a cabo la actividad; y el espacio de interacción. Estos requerimientos se manifiestan en el espacio geográfico físico y económicamente a través de su tamaño, forma y funcionamiento y localización, cubriendo el ámbito geopolítico enmarcado por la concertación de negociaciones y los acuerdos comerciales con respecto a los mercados de producción y su gran interés de relocalizar nuevas inversiones y abrir nuevos nichos de

mercado. De este modo, se posicionan los corporativos globales automotrices y reafirman el compromiso con el libre comercio, la movilidad de capitales y su regulación y promoción por parte del Estado en el proceso de aplicación de políticas estratégicas del desarrollo industrial mediante el Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales.

Esto demuestra que la economía mundial es controlada cada vez más por empresas multinacionales así como los grandes corporativos globales como por ejemplo el sector automotriz (ver Tabla No. 1), como se observa en la tabla los corporativos globales automotrices tienden a fusionarse con el objetivo de maximizar sus ganancias y disminuir los costos de producción logrando alianzas comerciales que posicionan a las multinacionales sobre los corredores logísticos y otros emplazamientos de instalaciones dentro del núcleo urbano de cada ciudad, consumiendo más territorio para posicionar nuevas plantas automotrices siendo competitivo con los mercados de Estados Unidos y Europa.

La firma Toyota lidera el mercado en ventas mundiales registrando al cierre del año 2021 10.5 millones de unidades vendidas repuntando un aumento del 10.1% en comparación con el año 2020, gracias a los tratados de libre comercio inicia sus operaciones comerciales en el año 2004 en México, emplazando una planta armadora automotriz en Tecate, Baja California sobre la carretera Tijuana – Tecate, cerca de la presa el Carrizo al surponiente de la misma ciudad, debido al éxito comercial de la firma en el año 2020 se posiciona sobre el corredor logístico industrial automotriz del Bajío.

Consolidándose como un clúster automotriz el Estado de Guanajuato al tener emplazados a cinco plantas armadoras automotrices en su territorio: General Motors y Hino Motors en Silao, Honda en Celaya, Mazda en Salamanca y Toyota en Apaseo el Grande todos posicionados sobre el corredor generando alrededor de 17,600 empleos.

En dicho corredor también se localizan varias empresas proveedoras de autopartes y una serie de comercialización y servicios de logística comercial comprendiendo acciones que reafirman el desarrollo económico regional del Bajío siendo un gran contenedor de inversiones extranjeras productivas, generadoras de empleos y el desarrollo de la manufactura automotriz.

Tabla No. 1 Fabricantes de automóviles líderes en ventas en 2021

<b>Corporativo Global</b>	<b>Marcas</b>	<b>Vehículos Vendidos en el Mundo*</b>
Toyota	Daihatsu, Hino Motors, Lexus, Scion	10.5
Volkswagen Group	Volkswagen Vehículos de Pasajeros, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Vehículos Comerciales, Scania y MAN	8.8
Renault-Nissan-Mitsubishi	Renault, Nissan, Infiniti, Mitsubishi, Alpine, Datsun, Lada, Dacia, Renault Samsung	7.7
Honda	Acura, Honda	4.1
Ford Motor Company	Ford, Lincoln, Troller	3.9
Hyundai	Kia, Hyundai, Genesis	3.3

BMW Group	Mini, Rolls Royce, BMW	2.2
General Motors	Baojun, Buick, Cadillac, Chevrolet, GMC, Wuling Motors	2.2**
Daimler	Maybach, Mercedes-Benz Smart	1.9
Fiat Chrysler Automobiles	Alfa Romeo, Abarth, Chrysler, Dodge, Fiat, Jeep, Lanci, Maserati, Ram	1.7

\*Cifras en Millones de unidades vendidas

\*\*Ventas registradas en Estados Unidos

Fuente: Elaboración propia con base a datos El Portal de Transporte Mexicano, Autonoción, Autocosmos.

### Metodología

Mediante el método deductivo-descriptivo se analizará y evaluará la propuesta del planteamiento teórico-metodológico de la Geografía Regional de los Corredores Logísticos, evaluando el posicionamiento de los polígonos industriales y la interpretación de su unidad territorial, así como el estudio de los acontecimientos históricos del posicionamiento de las plantas armadoras automotrices a través del capitalismo, deduciendo que esta dinámica propicia la vocación económica regional sobre un corredor.

### Antecedentes de los postulados teóricos

Para Ramiro y Vigil-Greco (2007) puntualizan el concepto de clúster, que fue consolidándose en las últimas décadas como un representativo instrumento de desarrollo regional. También, fue estableciéndose junto al de distrito industrial, medios innovadores y sistemas regionales de innovación como un elemento ciertamente idealizado y cuasihegemónico inspirador de una variedad de políticas oficiales de fortalecimiento de la competitividad en casi toda América Latina. También, señala una serie de lineamientos teórico-metodológicos tendientes a modificar la agenda de la investigación regionalista en escenarios periféricos, y a elaborar nuevas estrategias de intervención institucional, repensando un programa de desarrollo regional donde las dimensiones local, regional y nacional aparezcan adecuadamente articuladas como componentes de un sistema social de producción de base nacional.

Para ello, es esencial retomar el Sistema Nacional de Plataformas Logísticas y el Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales, pues de este modo se podrá ser más competitivo y eficiente en la logística comercial y entender la importancia del concepto de clúster.

En este contexto, las regiones retoman una importancia especial tanto en la práctica intelectual y académica como en el diseño de políticas y gestión; de tal manera, resulta estratégico el conocimiento de éstas y el tipo de acción ejercida sobre ellas. En la geografía regional constituyen una aportación al estudio teórico y empírico de las regiones y a su desarrollo en México (Trejo, 2010), a partir de una aproximación de la teoría de la geografía de los corredores logísticos y la geografía regional de los espacios territoriales, que determinan un mayor interés, aportando una contribución a la escala territorial

geoeconómica para todos los científicos sociales que toman al territorio regional como objeto y herramienta de estudio.

En la geografía regional intervienen una gama multidisciplinaria de profesionistas y técnicos para lograr un horizonte planificado y determinar un modelo de regionalización como concepto central, planteando a la geografía como disciplina científica, y preponderante de su dualidad como objeto de conocimiento y recurso metodológico, revalorando los paradigmas de la planeación urbana y regional, planteando con ello la teoría y los enfoques de estudio regionales dentro de la geografía de los corredores logísticos. Atendiendo la comprensión de los procesos vinculados con la conectividad y territorialidad regional dentro de los procesos funcionales, así como la habitabilidad y productividad industrial de los procesos productivos de los asentamientos industriales.

Bajo este contexto es indudable que las ciudades globales buscan mantener una hegemonía en sus corredores logísticos, bajo la premisa del planteamiento teórico de la Geografía Regional de los Corredores Logísticos, que permite un planteamiento de una escala territorial geoeconómica dentro del proceso de la globalización transnacional y la competitividad económica, promoviendo la inversión privada y fortaleciendo el desarrollo económico regional y territorial.

No obstante, la teoría de la ciudad mundial analiza las geografías subnacionales y supranacionales del capitalismo que están incorporadas en los procesos de urbanización y su integración en las diferentes escalas espaciales (Brenner, 2003), sobre las cuales cada uno de estos campos de investigación ha sido sustentado en una sola estructura analítica, contribuyendo a la concepción del concepto "local-global". En función de lo anterior, podemos establecer que el tejido urbano social de las urbes tiene dificultades para asimilar los acontecimientos históricos del capitalismo contribuyendo a generar cambios geopolíticos, económicos, sociales y tecnológicos.

La resultante configuración reescalada de la espacialidad del Estado es provisionalmente denominada como una forma estatal "glocalizada", como nodos de acumulación de capital. Las ciudades globales son sitios claves de formas postfordistas de desarrollo industrial (Brenner, 2003). Como coordenadas del poder territorial estatal, las ciudades globales son niveles locales y/o regionales dentro de matrices glocalizadas y reterritorializadas de organización espacial del Estado. El reescalamiento del Estado, ha venido así, a servir como un importante actor a través de las secretarías de economía de cada Estado promoviendo la competitividad territorial de sus principales regiones urbanas para insertarse en la competitividad económica nacional e internacional.

Lo anterior se traduce en una estructuración de integración microrregional y macrorregional, donde la agrupación de varios municipios, atendiendo a sus características físicas, orográficas, demográficas, sociales y económicas, permiten una sinergia de proyectos de clústeres industriales, de proveedores transnacionales de autopartes automotrices, los cuales representan un eslabón determinante dentro del proceso de atracción de nuevas inversiones, y la introducción de innovación tecnológica de equipo y herramientas; asimismo, representan ventajas en cuanto al papel que juegan en los nuevos patrones de localización, el uso racional de los recursos naturales y la certeza en la tenencia de la tierra y la calidad de los servicios logísticos comerciales.

En décadas recientes, se han identificado varias ciudades globales como nodos espaciales claves de la economía mundial, puntos de base localizados en diferentes vectores geográficos para la acumulación del capital que mantienen una sólida y estrecha relación con los clústeres industriales con una alta concentración tecnológica.

Considerando que las grandes empresas transnacionales comenzaron a prever y organizar de una manera más sistemática el crecimiento y la diversificación de sus actividades, especialmente a partir de un análisis a mediano y largo plazo de los productos y servicios de los mercados, teniendo a México como una gran oportunidad por su posición geográfica y su apertura comercial con Estados Unidos y Canadá, manteniendo y modernizando su infraestructura logística comercial de sus corredores logísticos.

Por lo tanto, este planteamiento teórico mantiene tres escenarios, que inciden en la composición de los corredores logísticos, interactuando con las ciudades, zonas metropolitanas y regiones permitiendo que en sus periferias urbanas tengan vertientes de crecimiento y un desarrollo urbano industrial, teniendo a la ciudad como un contenedor de equipamiento y de instalaciones para posicionarse los corporativos globales automotrices, dentro de una temporalidad física espacial.

### **Globalización Transnacional**

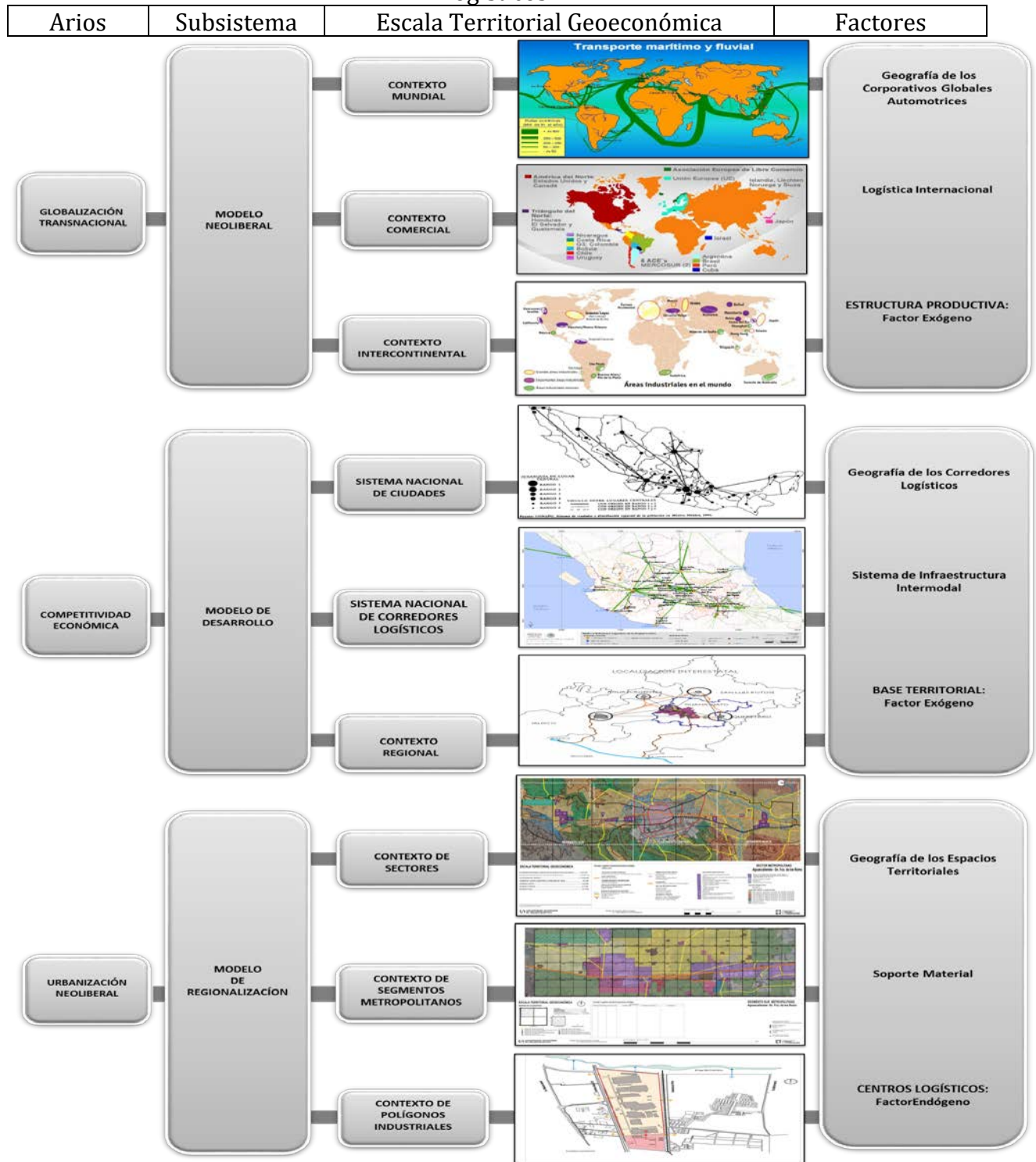
Siendo el primer escenario, la globalización transnacional, que comprende la fase del proceso de valoración de las transacciones comerciales, y el intercambio de información y tecnología que genera y atrae capital; esto intensifica la movilidad y los desplazamientos de mercancías, productos y servicios hacia diferentes continentes, países, regiones y ciudades mediante una logística internacional comercial con una expansión de las relaciones capitalistas, apoyada en una competitividad económica y un sustantivo proceso de cambio tecnológico (Moreno Codina, 2010, p. 196).

Lo anterior abre nuevas vías de concertación de transferencias de capital y la innovación de nuevas formas de producción, así como el establecimiento de puertos interiores en una escala territorial geoeconómica, lo que permite imprimir un nuevo orden económico en un plano territorial (ver figura 1).

La regulación y promoción por parte del Estado y sus mecanismos de integración y cooperación interempresarial inciden en una logística internacional que da pauta a mejorar los acuerdos políticos comerciales, como las políticas regionales de desarrollo urbano que deben integrarse con los programas de desarrollo de parques y ciudades industriales, tecnoparques, puerto interior, plantas armadoras automotrices, terminales intermodales y multimodales e instrumentos para fomentar la inversión privada.

Lo anterior permite abrir nichos de mercado con la presencia de pequeñas y medianas empresas articuladas a la economía local mediante mecanismos de financiamiento flexibles, encauzando así una descentralización de la actividad industrial para promover zonas atrasadas y sectores industriales locales y regionales, lo que crea un entorno favorable al desarrollo de negocios cuya operatividad y eficiencia logística están enmarcadas dentro de un contexto internacional (Moreno Codina, 2010, p. 196).

Figura 1. Evaluación del amplio espectro de la secuencia espacial de los corredores logísticos



Fuente: elaboración propia.

Una de las características de este primer escenario es la flexibilidad en la localización de las actividades generadas por cambios en la organización y crecimiento de la economía orientada a la manufactura de clústeres automotrices (complejos manufactureros), aunados a un parque de proveedores de bienes y servicios y de materias primas para suministrar al complejo industrial automotriz dentro de una accesibilidad motivada por las innovaciones de productos de calidad.

Además, acentúa patrones de concentración espacial (nichos de mercado logístico), aprovechando el eje carretero con el que algunas localidades municipales cuentan, y tiene disposición o cercanía a emplazamientos de parques industriales. Teniendo la oportunidad de iniciar una tendencia competitiva introduciendo empresas de diferentes actividades económicas, contribuyendo a resolver los rezagos municipales en infraestructura, equipamiento y servicios públicos.

Actualmente el binomio globalización-transnacionalización ha adquirido un lugar importante para designar un universo de acciones y de operaciones que, en mayor o menor medida, se relacionan con la creciente mercantilización de diversos aspectos de la vida humana, estableciendo conceptos de ciudades contemporáneas globalizadas como hoy lo entendemos: una organización humana tecnificada donde predominan las actividades de transacciones e intercambios financieros, tecnológicos, comerciales y de servicio.

Por lo tanto, la globalización transnacional es la partitura de una estrategia que busca la preservación de intereses, el proyecto del sistema económico financiero y la acumulación de un soporte material disperso en varios continentes diversificando el mercado de producción con el apoyo de empresas transnacionales que proveen los insumos, las materias primas, y servicios tecnificados para la composición de un producto de calidad que requieren los corporativos globales automotrices.

Un ejemplo de ello es el bloque económico de Norteamérica comprendido por EUA, Canadá y México, siendo la productividad y el consumo de unidades producidas, los indicadores de competitividad económica que permite rankear a los corporativos globales como líderes de ventas a nivel internacional.

Integrando un mapa global de localización de los corporativos en distintos vectores geográficos produciendo modelos de líneas de producción enfocadas a clientes de las áreas limítrofes, con un compromiso a nivel regional, nacional e internacional. La localización del capital se muestra altamente selectiva: los corporativos eligen el lugar más adecuado para cada tipo de producto y cada etapa del proceso de producción, así como las redes empresariales de autopartes sustentan la organización de los flujos, en tiempos y movimientos, realizando estudios de la mejor ubicación para invertir en el soporte material sobre un corredor.

En efecto, la globalización transnacional es utilizada como estrategia global, imponiendo modernización, privatización y flexibilización, y trasladando un mercado mediante las corporaciones transnacionales automotrices. Esta estrategia propone la idea de mercado único bajo una ley universal de la competitividad económica de la ciudad-región. Para lo anterior, es importante tomar en consideración la dinámica del intercambio de productos y servicios, que constituye un centro de atracción para las empresas de otras



regiones y una oportunidad de integración global que incide en los comportamientos tendenciales emanados por los acuerdos comerciales.

### **Competitividad Económica**

El segundo escenario, correspondiente a la competitividad económica que comprende la fase del proceso de valoración de las influencias globales en la productividad y en las transacciones de capital bajo una naturaleza exógena. Esta fase permite evaluar, planear y redefinir espacios de reserva para la expansión global del capital mediante la conformación de una plataforma de infraestructura intermodal o multimodal, que acentúe las necesidades de servicios mediante la transportación marítima, terrestre y aérea.

Estas nuevas reservas territoriales deben adecuarse para desplegar estrategias de inversión por medio del emplazamiento de polígonos industriales e implementando una base tecnológica para el empleo de alto valor, a fin de que se promueva la investigación en áreas de la electrónica, tecnologías de la información, digitalización, biotecnología, ingeniería aeroespacial e industria farmacéutica (ver figura 2).

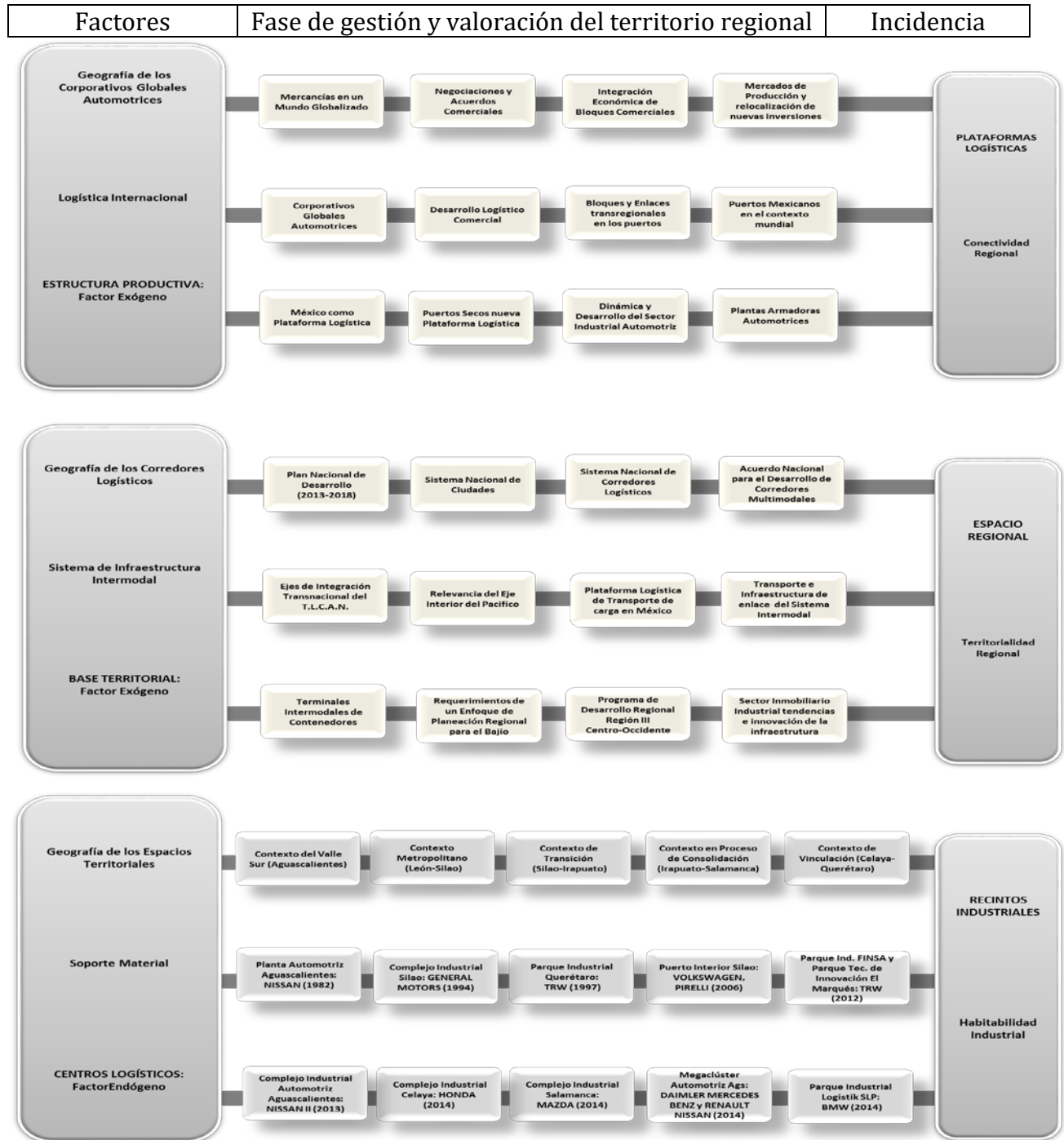
En los últimos años, la palabra competitividad se ha incorporado al argot del discurso político y del mundo de los negocios. En todos los ámbitos, se instrumentan diferentes políticas con la finalidad de aumentar la competitividad, como aquellos que buscan beneficiar determinados sectores industriales buscando una mayor eficiencia en términos económicos, incluso dentro de la planeación urbana y regional existe una competitividad en cada región para obtener mayores ganancias de la inversión extranjera directa.

Por lo que, la competitividad regional promueve el desarrollo endógeno mediante políticas que apoyan y nutren los pequeños negocios desarrollados a nivel local, incrementando principalmente su potencial innovador, esto es, la capacidad institucional, las redes de instituciones públicas y organizaciones privadas y factores tangibles. También, la competitividad regional recibe influencia de una variedad de factores, como el nivel de desarrollo industrial y tecnológico, el grado de infraestructura, desarrollo y facilidad de acceso a la energía, el transporte y las comunicaciones, y el soporte material, como las naves industriales.

Es importante señalar que los nuevos nichos de mercado están transformando los 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 entre las ciudades para imponer una plataforma de infraestructura eficiente para su operatividad y logística internacional, dando como resultado principalmente el emplazamiento de puertos interiores, plantas armadoras y terminales multimodales.

En este escenario, éste es un referente primordial para lograr el primer acceso y contacto de carga y descarga de las embarcaciones que concentran las mercancías destinadas a los lugares de interacción e intercambio comercial, por lo que hay que organizar y agilizar la operación logística, de descarga y almacenamiento de productos, mercancías, materias primas, equipo, etc.

Figura 2. Evaluación de la gestión y valoración del territorio regional.



Fuente: elaboración propia.

Tomando en consideración que los puertos hoy día son los accesos principales de las rutas oceánicas y su importancia de revalorar su infraestructura urbana y su sistema de operación logístico administrativo, así como su operatividad dentro del tejido urbano social. La secuencia de procesos y flujos que tiene lugar dentro de un puerto como punto de enlace

y de vinculación comprende diferentes áreas de circulación y almacenaje de mercancías, insumos y productos diversos, y cuenta con una programación de tiempos y movimientos que satisfacen la necesidad que tienen los clientes, organizaciones sociales o los corporativos globales para proceder a la cadena de suministro de la logística comercial.

Los principales puntos de enlace son las ciudades, las zonas metropolitanas y las regiones que emplazaron terminales intermodales y multimodales, y una serie de parques industriales que satisfacen los estándares internacionales para posicionarse las empresas transnacionales y nacionales, siendo los aspectos cualitativos de integración del sistema de transporte multimodal que tienen mayor peso en la competitividad económica de la cadena productiva y la globalización transnacional, ya que permiten ahorros sustanciales en inventarios, en la eficiencia de las líneas de producción, en la oportunidad con que se accede a los mercados, en la certeza y satisfacción de los clientes, y sobre todo una secuencia espacial del corredor con mayor aforo de transporte y desplazamientos de intercambio de mercancías y productos a diferentes regiones.

Del sistema de transporte multimodal se desprende la enorme importancia de la globalización transnacional y la competitividad económica, supone el replanteamiento del funcionamiento de una red integrada bajo una logística comercial de traslado de flujos de movilidad, es decir, los viajes son indistintamente en barco, ferrocarril, tráiler, camión y avión, a terminales de transferencia, por lo cual las ciudades deben de integrar dentro de su tejido urbano social este sistema de infraestructura de movilidad, conectividad y de enlace a diferentes vectores geográficos regionales e internacionales.

La innovación tecnológica de los medios de transporte así como de las terminales especializadas donde se realiza tal transferencia; son los “puertos interiores” o “puertos secos” los que tienen una proyección de una terminal internacional, una extensión del puerto marítimo en sí, con vistas a ofrecer un mejor servicio al interior del país, cuya instalación de la terminal de uso común con carácter de autoridad pública y privada provista de instalaciones fijas, ofrezca servicios para el manejo y almacenamiento temporal a través del medio de transporte, es decir, un núcleo de distribución y consolidación de la carga que se recibe, destinada a actividades productivas y de servicio va a depender de su accesibilidad a la infraestructura de la carretera, férrea, aeroportuaria y marítima.

Los polígonos industriales son el vehículo que canalizará los recursos, tanto regionales como centrales, hacia el sector empresarial para instalar un soporte material. Las empresas serán generadoras de puestos de trabajo directos, pues impulsarán el desarrollo de las acciones identificadas en los Planes de Desarrollo Urbano y Regional de cada entidad, conjugando los intereses de todos los agentes de los diferentes sectores. Además, se aprovecharán las sinergias con otros actores y redes, dando acceso y facilidades a consolidar un sistema de infraestructura para que se lleve a cabo una operatividad integral.

Por lo tanto, las ciudades, las zonas metropolitanas y las regiones tienen un papel preponderante para atender las necesidades de un intercambio comercial y no generar zonas de riesgo y vulnerabilidad, coadyuvando al desarrollo económico regional que impulsa a las pequeñas y medianas empresas que emergen ante el desarrollo del capital global y se benefician del sistema de infraestructura del medio físico construido, por lo que las ciudades gestionan mecanismos de concertación de acuerdos con los corporativos globales para

emplazar un equipamiento o instalación de gran envergadura y la inclusión de TIC's principalmente sobre los corredores.

### **Urbanización Neoliberal**

De los dos anteriores escenarios se origina un tercer escenario que se manifiesta a través de la urbanización neoliberal comprendiendo la fase del proceso de valoración bajo una naturaleza endógena, concentrando una ponderación jerárquica en su desempeño preferente de captación de actividades productivas económicas y redes de infraestructura, rebasando los límites políticos administrativos, lo que promueve sobre su trama urbana espacios selectos y estructura la modulación espacial de parques y ciudades industriales, tecnoparques, puerto interior, plantas armadoras automotrices, terminales intermodales y multimodales sobre los corredores logísticos longitudinales y transversales, revalorando en algunos tramos la secuencia espacial de corredores industriales (ver figura 3).

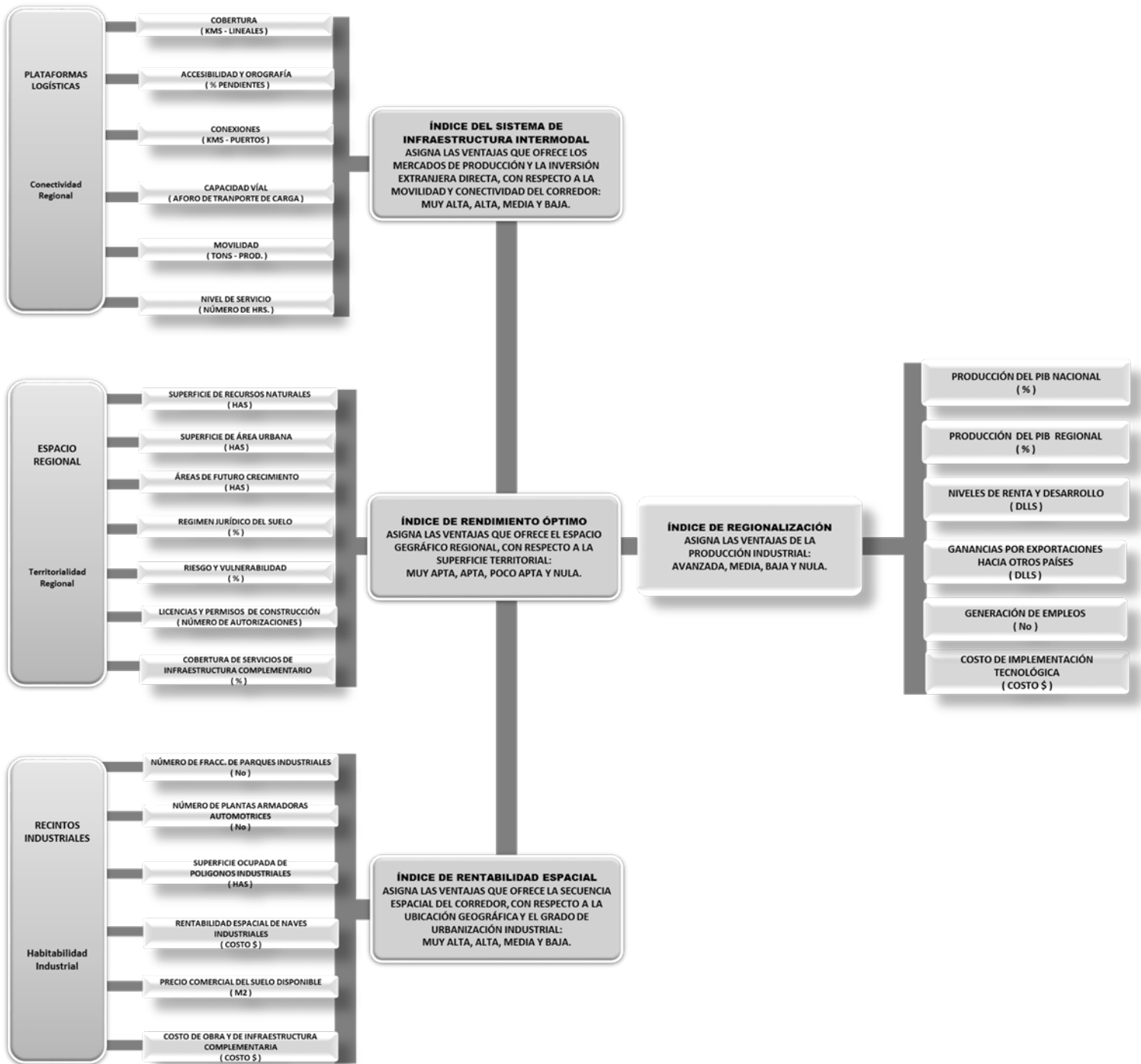
En este escenario se analiza y evalúa el papel de las ciudades con respecto a los corredores logísticos y la continua conformación de corredores industriales. Tomando en consideración el informe de la ONU que proyecta hacia el año 2025 habrá 8.2 mil millones de habitantes y por ende los problemas rebasan toda capacidad administrativa por parte de los gobiernos que mantengan ciudades metropolitanas.

Una ciudad con más de 10 millones de habitantes es considerada una megalópolis. Con 26.5 millones de habitantes, Tokio es la aglomeración urbana más poblada del mundo, le sigue Sao Paulo con 18.3 millones de habitantes, mientras que la Zona Metropolitana del Valle de México cuenta con aproximadamente la misma cantidad poblacional que Sao Paulo; Nueva York tiene 16.8 millones de habitantes y Mumbai (India), 16.5 millones de habitantes. Ahora bien, en la actualidad, el 45% de la población mundial reside en áreas urbanas. El proceso de urbanización es más rápido en los países en vías de desarrollo, cuya población urbana se ha duplicado desde 1950 hasta en 39%. Las ciudades pequeñas, no obstante, no disfrutan necesariamente de un mayor bienestar de vida, pues muchos países canalizan gran parte de sus recursos hacia los núcleos más importantes (National Geographic Society, Washington, D.C., 1998).

La población urbana ha traído consigo cosas negativas: violencia urbana y pobreza, personas sin hogar, sobrepoblación y problemas de salud, contaminación y desperdicios. En ese sentido, la ONU ha señalado que "El desarrollo de las ciudades son enormes sumideros de recursos hídricos, energéticos y de materiales de construcción".

En la conferencia magistral "Densificación y Diseño", expuesta por el Dr. Joan Clos Mathiu, Director Ejecutivo del Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU HABITAT) en octubre del año 2011, se expresó que las economías de aglomeración, cuando la ciudad funciona bien y es compacta y densa, los factores económicos están cercanos y por lo tanto a nivel empresarial los costos de producción son más baratos. La cercanía de los factores de producción hace que los costes de transacción empresarial disminuyan y por lo tanto la productividad se incrementa exponencialmente. Por lo tanto, la globalización impacta las economías del mundo entero, estos patrones de urbanización continuarán.

Figura 3. Evaluación del índice de regionalización



Fuente: elaboración propia.

Las proyecciones indican que para mediados del siglo la población urbana alcanzará al 80% de los habitantes del planeta, y este crecimiento será particularmente explosivo en los países en desarrollo. El rápido ritmo de crecimiento de la población urbana también ha

generado muchos problemas, siendo que las ciudades han sido siempre el centro del crecimiento económico, progreso tecnológico y producción cultural.

En general, se espera que la población mundial aumente en 2 mil 500 millones de habitantes en las próximas décadas, previendo 9 mil 200 millones de habitantes en el año 2050. Semejante aumento equivale a la población total del mundo en el año 1950, y se tendrá sobre todo en los países en desarrollo, que pasarán de tener 5 mil 400 millones a 7 mil 900 millones de habitantes, según informe de la ONU.

En las regiones industrializadas, la población que supera los 60 años de edad representa aproximadamente el 20% y las previsiones son que el porcentaje aumente a 33%. En el año 2050, México tendría según un escenario bajo 108.9 millones de habitantes (56 residentes por Km<sup>2</sup>), y 33.1% de ellos tendría 60 años o más. Si se cumpliera el escenario moderado, en esa misma fecha México tendría 132.2 millones de habitantes (68 personas por Km<sup>2</sup>), y 27.3% de ellos tendría 60 años o más. En el escenario alto, la población del país llegaría a 158.8 millones de habitantes, 22.7% de adultos mayores con 60 años o más (81 personas por Km<sup>2</sup>). No hay que olvidar que hace tan sólo un siglo el 90% de la población mundial vivía en poblados pequeños o en el campo.

Hoy día, las ciudades se encuentran en distintas etapas de desarrollo: reciclamiento, modernización, sustentabilidad, adecuando su infraestructura urbana a un contexto actual, pero también algunas metrópolis actualmente confrontan una condicionante de demanda de más suelo para uso urbano, habitacional, comercial e industrial, desplegando una extensión territorial para el desarrollo de diversas actividades, tanto públicas como privadas y sociales (Moreno Codina, 2010, p. 211).

## **Resultados y Discusión**

Al proyectar estas cifras el estado plantea una prioridad en la actividad industrial apoyada en la presencia de empresas de alta productividad metal-mecánica, reconociendo la importancia de la conectividad y territorialidad regional, la habitabilidad y productividad industrial que generan los corredores industriales y la predisposición de polígonos industriales sobre las ciudades; contribuyendo al desarrollo económico regional, y a los cambios en la composición de las actividades económicas, como expresiones del cambio estructural; con modificaciones en los patrones de localización; de la concentración o dispersión de galeras y naves industriales dentro de la secuencia espacial del corredor bajo un sistema de infraestructura intermodal y multimodal que responden a la lógica impuesta por la reproducción del capital inmobiliario, reflejada en los estándares internacionales respecto a la arquitectura fabril a través del modo de producción capitalista.

Teniendo como marco referencial el planteamiento teórico de la Geografía Regional de los Corredores Logísticos tres escenarios que reafirman el compromiso con el libre comercio, la movilidad de capitales, y su regulación y promoción por parte del Estado en el proceso de aplicación de políticas estratégicas del desarrollo industrial mediante el Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales para incentivar y promover que las autoridades estatales y municipales armonicen sus programas y planes hacia el desarrollo económico regional, reconociendo que nuestro gran mosaico regional muestra una

complejidad de problemas urbanos y regionales que presenta cada entidad federativa frente a los incipientes instrumentos urbanos de carácter programático.

Cada región a nivel nacional por su posición geográfica estratégica es un mercado en constante crecimiento y de oportunidades, no sólo por el auge de los sectores comercial, industrial e inmobiliario, sino también por la inversión extranjera de los corporativos globales automotrices integrando un un sistema de infraestructura intermodal y multimodal a una cadena de suministro logístico comercial, que articula varios trayectos por los que pasan muchas de las cargas dirigidas a los distintos puertos, y regiones asumiendo un carácter de conectividad y territorialidad el espacio regional, y la habitabilidad y productividad industrial de los centros logísticos dentro de una secuencia espacial de los corredores logísticos transversales y longitudinales.

Los acuerdos internacionales comerciales continuaran beneficiando a diferentes ciudades, zonas metropolitanas y regiones del país aprovechado su localización estratégica, produciendo los cambios y transformaciones productivas, así como las dinámicas territoriales en las periferias urbanas. Hoy día hay grandes avances en cuanto a la integración económica y regional respecto a la diversificación de nuevas inversiones hace que se integren una diversidad de sectores productivos.

Por lo tanto, el planteamiento teórico presentado mantiene una postura geográfica que guarda cada región respecto a su incidencia de atracción por la inversión extranjera directa, mediante un análisis y evaluación descriptiva del entorno regional, económico y político principalmente en el sector industrial automotriz, con ello han diversificado la industria regional, encadenando al sector de la construcción para la modernización y creación de infraestructura de gran envergadura, reactivando otros sectores económicos.

Así la inversión y la apertura comercial han reconfigurado territorialmente el emplazamiento de las plantas armadoras de nuestro país, bajo los escenarios propuestos de la globalización transnacional y la competitividad económica que han dinamizado a las ciudades transformando sus entornos y periferias urbanas articulando sus relaciones y vinculaciones con otros centros urbanos, incidiendo en cada vector geográfico como un contenedor industrial tecnificado de consorcios empresariales internacionales y nacionales, bajo una estructura productiva (factor exógeno).

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, las transformaciones productivas y las dinámicas territoriales que ha experimentado algunos corredores son los altos niveles de exposición al riesgo y vulnerabilidad son múltiples a lo largo de la secuencia espacial de cada corredor por la disposición y apertura a los coeficientes de ocupación y utilización del suelo mixto sobre la secuencia espacial del corredor instalando y emplazando una serie de equipamientos: 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 nuevo orden económico.

Requiriendo modelos de seguridad altamente eficaces por factores climáticos, por la alta incidencia de accidentes que se presentan y que inciden en la movilidad de los desplazamientos, para que permitan garantizar tanto la agilidad en el flujo de los procesos, como la integridad de bienes y servicios de las personas.

Un acercamiento teórico a la globalización transnacional y la competitividad económica que muestran la apertura de un mercado más abierto compitiendo a través de la disposición de contar en cada tramo de los corredores logísticos 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 que actúan de manera directa con el corredor.

## **Conclusiones**

Un planteamiento que manifiesta la existencia de una urbanización neoliberal propiciada por los anteriores escenarios mencionados, la conectividad a diferentes estructuras productivas y bases regionales garantizando un posicionamiento geográfico a cada núcleo urbano en sus distintas etapas de desarrollo que se encuentre: reciclamiento, regeneración, renovación, o rehabilitación, estimulando las transformaciones productivas y dinámicas territoriales apoyando a los consorcios y corporativos globales, empresas transnacionales y nacionales, bajo los escenarios territoriales ante la reconfiguración del orden mundial, estructurando las nuevas relaciones de nodos de identidad económica sobre los corredores logísticos para emplazar: parques industriales en sus diferentes áreas: automotriz, aeronáutica espacial, robótica, electrónica, software tecnologías de la información, farmacéutica química, biotecnología, etc.

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

La actividad industrial a partir del posicionamiento del corporativo global automotriz promueve el suelo mixto y el desarrollo urbano industrial, dando como resultado la consolidación de una plataforma logística comercial, la modernización de un sistema de transporte intermodal de carga, y condicionando el crecimiento del tejido urbano social de cada ciudad, generando a su vez el desarrollo de fraccionamientos industriales en cada región, propiciando confusión e incertidumbre entre los empresarios que desean establecerse existiendo un amplio ofrecimiento tanto en infraestructura, urbanización, servicios, precios y ubicación que no observan criterios unificados por la diversidad de normas que regulan los fraccionamientos, lo cual conduce a una valoración inadecuada.

Se traduce, ocasionalmente en la toma de decisiones incorrectas y costosas, produciendo un fenómeno de divergencia territorial, grandes contrastes sociales de



segregación espacial en diferentes tramos de cada corredor, en donde existe en algunas zonas una baja cobertura de servicios urbanos e insuficiente provisión de infraestructura básica; induciendo el suelo industrial sobre todo en áreas agrícolas y de praderas, sin ninguna incorporación e interacción con el tejido urbano social.

## Referencias

- Alburquerque, F.** (2006). Clústers, Territorio y Desarrollo Empresarial: Diferentes Modelos de Organización Productiva. Cuarto Taller de la Red de Proyectos de Integración Productiva. San José, Costa Rica: Fondo Multilateral de Inversiones (MIF/FOMIN); Banco Interamericano de Desarrollo.
- Allen, Scott** (2002), “Regiones urbano-globales. Dilemas de la planeación y de las políticas en un mundo neoliberal”, en Jorge Basave (coord.), Globalización y alternativas incluyentes para el siglo XXI, IIEc, CRIM, Facultad de Economía, DGAPA, UNAM, México, Porrúa.
- Asuad Sanén Normand E.** (2007), “Ensayo teórico y metodológico sobre el proceso de concentración económica espacial y su evidencia empírica en la región económica megalopolitana, 1976-2003 y sus antecedentes”, tesis doctoral, México, FE-UNAM.
- Asuad Sanén Normand E.** (2001) Economía regional y urbana: Introducción a las teorías, técnicas y metodologías básicas. México: AEFÉ, BUAP y Colegio de Puebla.
- Banco Mundial** (2010), Informe del desarrollo mundial 2009, Washington, D.C., B.M.
- 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.
- Brenner, Neil** (2004), *New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford, Oxford University Press, 351 pp.
- Brenner, Neil** (2003), “Metropolitan Institutional Reform Rescaling of State Space in Contemporary Western Europe”, *European Urban And Regional Studies* 10 (4): 297-324.
- Brenner, N. & Theodore, N.** (2002). *Spaces of Neoliberalism. Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Oxford, UK; Blackwell Publishers Ltd.
- Callejón, María** (2002), “El impacto de las nuevas teorías del crecimiento y la localización en la política regional”, ponencia presentada en la V Jornadas de Política Económica, 23 y 24 de mayo, Bilbao, Universidad de Barcelona.
- Capello, Roberta** (2006), “La Economía Regional tras cincuenta años: desarrollos teóricos recientes y desafíos futuros”, *Investigaciones Regionales*, n. 9, pp.171-194.
- Delgado, M., Porter, M. E., & Stern, S.** (2014). Clusters, convergence, and economic performance. *Research policy*, 43(10), 1785-1799.

- Gasca Zamora, J.** (2009), *Geografía regional. La región, la regionalización y el desarrollo regional*, México. Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad Universitaria, México, D.F.
- Hiernaux Nicolas, D.** (1991) “En la búsqueda de un nuevo paradigma regional”, en: *Nuevas Tendencias en el Análisis Regional* Blanca R. Ramírez V., (comp.), México: Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco, pp. 33-48.
- Hábitat, O. N. U.** (2011). del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. *Economía*, 3(348), 6.
- Krugman, Fujita y Venabeles** (2002), *Economía espacial. Las ciudades, las regiones y el comercio internacional*, Editorial Ariel, España.
- Krugman, P.** (1995), “Cuestiones de economía regional”, en P. Krugman y M. Obstfeld, *Economía Internacional. Teoría y Política*, México, MacGraw Hill, pp. 211-232.
- Martner, C.** (2008), *Transporte multimodal y globalización en México*, México, Trillas, UDEM.
- Moreno Codina, T, Jiménez Sánchez, P, Carrillo Arredondo, A.** (2018). Evaluación de la secuencia espacial, del Corredor Logístico Industrial Automotriz del Bajío: mediante la aplicación del Sistema de cuadrantes. In: *Teoría, Impactos externos y políticas públicas para el Desarrollo Regional*. Universidad Nacional Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C, Coeditores, México.
- Moreno Codina, Tonahtiuac** (2010), “Nodos de Interacción Económica” *Revista Quívera*, Centro de Investigación Estudios Avanzados en Planeación Territorial de la Facultad de Planeación Urbana y Regional, Universidad Autónoma del Estado de México, UAEM, Año 11, No. 2010-2.
- Neil Brenner and Nik Theodore** (2000), *Spaces of Neoliberalism; Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Oxford/ UK: Blackwell Publishers Ltd.
- Ragás Prat, Ignasi** (2014), *Centros Logísticos, Planificación, promoción y gestión de los centros de actividades logísticas*. Segunda Edición, Alfaomega Grupo Editor, S.A. de C.V., MÉXICO, D.F.
- Ramiro Fernández, Víctor; Vigil-Greco, José I.** (2007). *Clusters y desarrollo territorial. Revisión teórica y desafíos metodológicos para América Latina*. *Revista Economía, Sociedad y Territorio*, Vol. XXII, número 68. El Colegio Mexiquense, A.C.
- Ramiro Fernández, Víctor** (2001), “Estrategias de desarrollo regional bajo el nuevo escenario local-global: revisión crítica de sus potencialidades y límites”, *Estudios Urbanos Regionales*, vol. 27, núm. 28, Santiago de Chile.
- Swyngedouw, Erik** (2000), “Elite Power, Global Forces and The Political Economy of ‘Glocal’ Development”, en Clark et al., (eds.), *The Oxford Handbook Of Economic Geography*, Nueva York, Oxford University Press, pp. 541-558.
- Trejo Nieto, Alejandra B.** (2010), Reseña de “Geografía regional. La región, la regionalización y el desarrollo regional” de José Gazca Zamora. *Revista Región y Sociedad*, Vol. XXII, número 49, pp. 273-280. El Colegio de Sonora, Hermosillo, México.

<https://noticias.autocosmos.com.mx/2021/04/28/que-fabricante-vendio-mas-autos-en-el-mundo-en-el-primer-trimestre-de-2021/noticia> de Luis Hernández, Fecha de consulta 28/04/2021, 20:50 hrs

[https://www.autonocion.com/sabes-donde-fabrica-audi-sus-modelos-todas-sus-fabricas/#:~:text=Además%20de%20las%20dos%20fábricas,y%20San%20José%20Chiapa%20\(México\).](https://www.autonocion.com/sabes-donde-fabrica-audi-sus-modelos-todas-sus-fabricas/#:~:text=Además%20de%20las%20dos%20fábricas,y%20San%20José%20Chiapa%20(México).) Fecha de consulta 26/05/2021, 21:15 hrs.

<https://transporte.mx/estas-son-las-155-marcas-de-autos-que-hay-en-el-mundo-2-son-mexicanas/>. Fecha de consulta 19/08/2021. 22.35 hrs.

<https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20220131/8018284/marcas-venden-mas-coches-mundo-toyota-volkswagen-renault.html>. Fecha de consulta 10/03/2022.

