

Localización económica del HUB Logístico Regional de Manufactura

Tonahtiuc Moreno Codina¹

Pedro Leobardo Jiménez Sánchez²

Celeste García Jaimes³

Resumen

Existen áreas residenciales cercanas a las zonas industriales en el Valle de Toluca, re-orientando una reconfiguración de una vocación económica en los sectores: Automotriz, Alimentos y Bebidas, Agroindustria, Eléctrico-Electrónico y Químico, sobre cinco corredores industriales para la distribución en tiempos y movimientos de mercancías, en las líneas de producción y cadenas de suministro integrales, para satisfacer una demanda competitiva económica de los corporativos globales, empresas transnacionales y connacionales cercanos a los núcleos urbanos, incidiendo el aprovechamiento geográfico de los enlaces de conectividad con los ejes logísticos y con otras regiones; permitiendo el acceso a diferentes sectores productivos.

El problema de la falta de un método de prospectiva regional, en grandes extensiones con la posibilidad de que las parcelas y las tierras de uso común celebren cualquier tipo de contrato o asociación para su aprovechamiento y sin valorar los coeficientes de ocupación y utilización del suelo.

La presente investigación se aplicará el método de análisis de la Teoría de la “Geografía Regional de los Corredores Logísticos” con el objetivo de evaluar el sistema del medio físico construido de los cinco corredores industriales instalados en el Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca derivado de las autorizaciones al uso de suelo mixto, lo cual ha generado un desarrollo urbano industrial y el emplazamiento de centros logísticos, parques industriales, plantas armadoras automotrices, plantas de procesos químicos industriales, plantas farmacéuticas, en la construcción de entornos competitivos y el aprovechamiento de la relocalización de las cadenas de valor, bajo las políticas de industrialización promovida por el Estado. Apoyado con las técnicas cartográficas y el apoyo de imágenes satelitales, complementado con investigación documental y trabajo de campo.

Los resultados que presentan varios predios y terrenos baldíos que cuentan con reservas territoriales, sin mantener una gestión de valoración territorial y de conectividad regional y de habitabilidad industrial, manteniendo un patrón de comportamiento de ocupación y organización del territorio con transformaciones productivas y dinámicas territoriales en el Valle de Toluca sin resolver los problemas del deterioro ambiental y habitacional.

Se reconoce la formación de una estructura económica en la fase de gestión y valoración de la localización económica con la conformación de corredores industriales que conforman el Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca consolidando un Hub Logístico Regional de

¹ Profesor Investigador del Departamento de Urbanismo del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, tonahtiucm@gmail.com

² Profesor Investigador Titular de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la Universidad Autónoma del Estado de México, pl_js@hotmail.com

³ Alumna del Doctorado en Ciencias y Artes para el Diseño de la División de Ciencias y Artes para el Diseño de la Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco, tecadmon2011@gmail.com

Manufactura mediante una lógica impuesta por la inversión extranjera, a través del modo de producción capitalista; reflejando el comportamiento de la dimensión espacial territorial de la globalización y la competitividad económica.

Conceptos clave: Corredores Industriales, Centros Logísticos, Hub Logístico, Urbanización Neoliberal.

Introducción

Una realidad marcada en una unidad territorial bajo un proceso de integración de una económica abierta, en la que se advierte que la reconversión del uso del suelo mixto no es un proceso consensado con la población residente, sino un proceso histórico social en el que se entrelazan múltiples actores y diferentes intereses sobre un territorio. Estableciéndose una nueva dinámica económica de un mercado de parques industriales y centros logísticos exigiendo más consumo de predios y terrenos para emplazar más polígonos industriales sobre la Zona Metropolitana del Valle de Toluca y la Zona Metropolitana de Santiago Tianguistenco con una competencia entre los municipios que integran el Corredor Logístico Industrial Empresarial Toluca-Santa Fe (CLIET), y el Corredor Industrial Transversal Boulevard Aeropuerto-Toluca (CITBA).

Por lo que estas zonas metropolitanas concentran una acumulación de inversión de capital, de igual manera las alcaldías de Alvaro Obregón y Cuajimalpa emplazando los corporativos globales y empresas transnacionales de varios sectores económicos productivos. Esto implica racionalizar, orientar, promocionar y regular un desarrollo del Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca con los diferentes enlaces e intersecciones de los corredores con localidades rurales y núcleos urbanos, bajo esta perspectiva de localización, concentración y difusión industrial, comercial y de servicios mantienen una competitividad comercial de la Región Centro-Central entre las empresas debe mantenerse un compromiso político en favor del desarrollo sustentable y la ocupación de los lotes baldíos disponibles para el uso residencial y de equipamiento social, para el ordenamiento territorial mediante la participación del sector privado y público, con un compromiso social y de protección del medio ambiente (Mapa 1).

Este proceso de urbanización industrial sobre los corredores enmarca una serie de transformaciones productivas y ocupación territorial hacia la apertura de una competitividad regional entre las diferentes regiones que integra el país, generando una demanda de posicionamientos de varios sectores productivos. Además de tener en consideración problemas en las diferentes modalidades de Centros Logísticos que deben adaptarse a los estándares internacionales de cada empresa.

La secuencia espacial de cada corredor demuestra una distribución y ubicación no compatible entre empresas e industrias con la presencia de empresas de alta productividad metal-mecánica, electrónica y automotriz, de plásticos y de procesos químicos e industriales, así como procesadora de alimentos y bebidas, agroindustria, eléctrico-electrónico y químico. Cada año las exportaciones del Estado de México aumentan en un 10% en promedio.

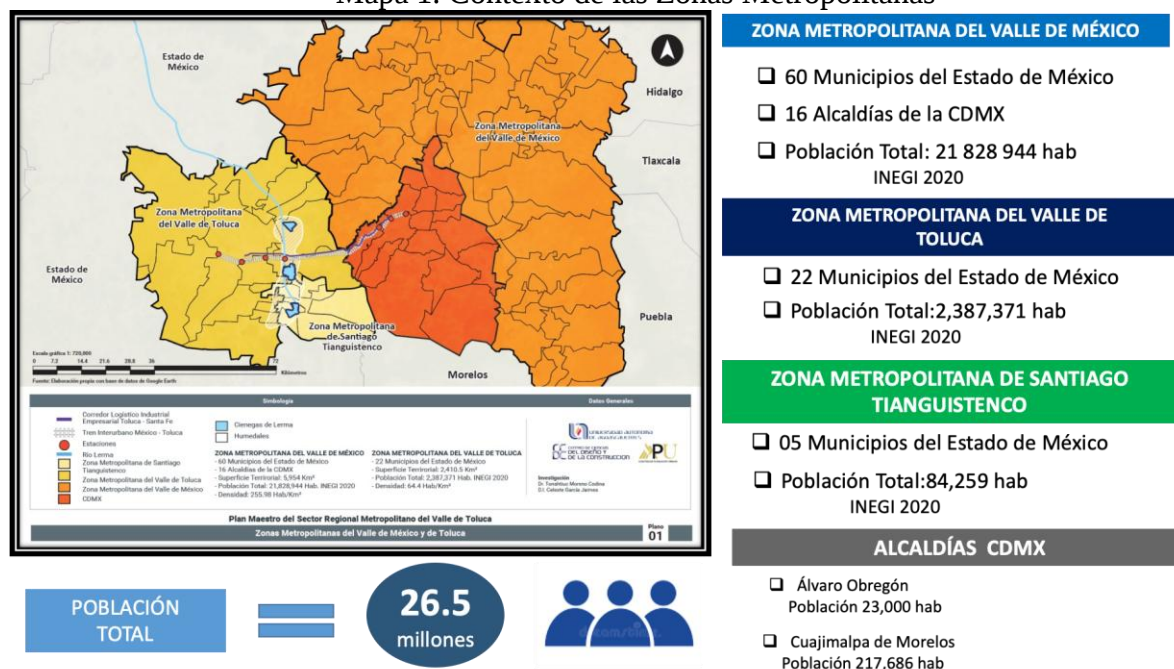
Así mismo, sobre los corredores se han emplazado una planta de almacenamiento y distribución comercial de Pemex, una planta aramadora automotriz, laboratorios químicos farmaceuticos, plantas de solventes y tratamientos químicos, naves industriales que sirven como contenedores de resguardo y almacenamiento, centros comerciales, hoteles, restaurantes,

farmacias, talleres mecánicos, terminales de autobuses, instituciones educativas, centros de salud, hospitales, viviendas, una iglesia, prevaleciendo lotes baldíos, entre otros.

Para dar mayor certeza y legalidad a estas diversas actividades concentradas en cinco corredores que parten de la ciudad-estado de Toluca como órgano regulador de las condiciones y estrategias de desarrollo en los diferentes sectores productivos tanto por el sector público como el privado. En uso de las facultades que le otorga el Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Mexicanos, la federación otorga a entidades públicas y privadas el dominio de la propiedad inmobiliaria, iniciándose con ello un proceso de privatización que culmina con el pleno goce de los derechos inherentes a ella.

Comprender, ahora más que nunca, la relevancia que tiene el ordenamiento territorial y el desarrollo regional atendiendo las aspiraciones de la globalización transnacional y la competitividad económica, sin dañar o deteriorar el medio ambiente natural, debiendo ser promulgado a nivel federal por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), a nivel estatal la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura (SEDUI), implementando estrategias que permita afrontar los retos del uso de suelo mixto sobre los corredores y la conservación de los recursos naturales, para ello deberá promoverse una prospectiva regional de una comarca competitiva de la Región Centro-Central, requiriendo entender que la población, junto con el medio ambiente natural, tienen una dinámica de vinculación en coordinación y colaboración con actores políticos, económicos y sociales al interior del Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca. Con el manejo de la escala territorial geoeconómica en la planeación, el urbanismo y el medio ambiente tomando una relevancia estos conceptos para mantener y operar los espacios públicos y trascender en un entorno competitivo, respetando el aprovechamiento racional de los recursos naturales.

Mapa 1. Contexto de las Zonas Metropolitanas



Fuente: Elaboración propia con mapas de google Eart y datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

El gobierno federal también se ha gestado un Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), conformado por una Presidencia que recae en la Subsecretaría de Fomento y Normatividad Ambiental; el Secretariado Técnico; los Subcomités de Recursos Naturales Renovables y Actividades Industriales y de Fomento Ambiental Urbano⁴ encargados de las Normas Oficiales Mexicanas para fomentar el aprovechamiento sustentable y proteger los recursos naturales y los ecosistemas respecto a la contaminación de suelo, al agua y a la atmósfera, así como de los residuos sólidos y peligrosos, que generen las actividades de los sectores industriales y de consumo.

El Estado de México, controla y norma los atributos, características y potencialidades de la tierra rural y el suelo urbano, como factores que inciden en la posibilidad de desarrollar socioeconómicamente territorios y regiones. En el orden municipal la regulación se ve materializada, en un primer momento, con la memoria descriptiva de los Planes de Desarrollo Urbano de los Centros de Población con una visión estratégica promoviendo las reservas de suelo aptas para el desarrollo urbano y NO aptas para su desarrollo y la consolidación de proyectos puntuales ligados a los componentes del entorno natural.

La concentración del Hub Logístico Regional de Manufactura, comparte las zonas metropolitanas y cinco corredores industriales, es la denotación de centros logísticos como un factor determinante para la urbanización neoliberal sobre la geografía espacial de los corredores donde diferentes empresas transnacionales, connacionales y nacionales tienen la oportunidad de beneficiarse de los diferentes servicios de transporte, almacenamiento y resguardo, régimen aduanero para la renovación, organización y articulación de mercancías incentivando su exportación y abrir nichos de mercados internacionales con precios competitivos.

En el contexto del proceso de industrialización del Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca se identifican factores que han promovido la localización económica y disponibilidad de polígonos industriales, concentración de parques industriales, almacenaje y disposición de contenedores de centros logísticos, distribución comercial de la cadena de suministro hacia varias regiones, logística y producción industrial de varios sectores económicos, reforzando una infraestructura intermodal y multimodal dinamizando la actividad industrial de los municipios que concentran la trayectoria de la secuencia espacial de los corredores encauzando una vocación económico regional.

Propiciando la integración de más proyectos de centros logísticos concentrados en diferentes corredores y parques industriales como una respuesta del proceso de valoración de los flujos que generan y atraen capital, intensificando la movilidad de las mercancías, facilitando la comercialización y competitividad de servicios y productos en una expansión de relaciones comerciales y de servicio, cada fábrica dentro de un proceso de cambio tecnológico abriendo nuevas vías de concertación de transferencias de capital, mediante la innovación de las formas de producción, circulación y distribución de transacciones comerciales y financieras.

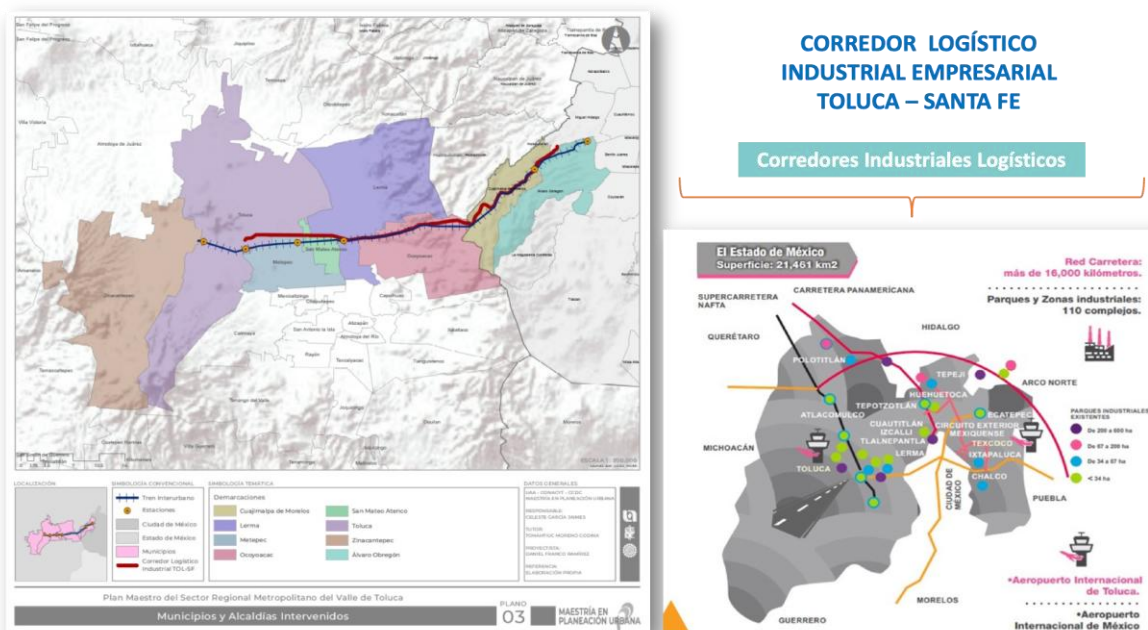
Reconociendo la gran importancia que adquiere la dimensión territorial del desarrollo económico regional de las zonas metropolitanas y el ordenamiento territorial para impulsar la libre movilidad de bienes y servicios, y mantener una hegemonía en primer plano a nivel regional y una mayor interacción de los procesos y modos de producción dominante, el desarrollo de varios

⁴ Reglas de Operación Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMANART).

sectores productivos, y el nivel de inserción de actividades productivas dominantes al mantener una jerarquía espacial de sus corredores logísticos.

Donde conforme una estrategia general asumidos conjuntamente por las empresas transnacionales, connacionales, nacionales y los corporativos globales y los gobiernos del Estado de México y la CDMX mantengan un propósito común de consolidar un Hub Logístico Regional de Manufactura (Mapa 2), competitivo y con políticas, estrategias, metas y acciones que conduzcan el uso de suelo mixto, y el control de ocupación y utilización de suelo para determinar la localización económica de zonas de actividades logísticas y de servicios manufactureros sobre los corredores industriales.

Mapa 2. Contexto de los Corredores Industriales



Fuente: Elaboración propia con mapas de Google Earth y datos del Gobierno del Estado de México.

El gobierno del Estado de México debe fungir como gestor, promotor, regulador o administrador, con la finalidad de programar la aplicación de recursos promoviendo los cinco corredores mediante espacios selectos, estructurando las nuevas relaciones con los aglomerados industriales alentando una interacción con las localidades urbanas contiguas y aprovechando su posicionamiento y su secuencia espacial y el acceso oportuno de insumos y servicios de calidad, detectando sus fortalezas, oportunidades dentro de un horizonte planificado del Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca.

También es fundamental saber conciliar mediante un dialogo de negociación, de acuerdos, expresando metas y objetivos, (gestión urbana y regional), atendiendo las necesidades y peticiones del sector poblacional.

En la Zona Metropolitana del Valle de México existen subcentros motrices de desconcentración industrial, clasificados estratégicamente como la industria básica, propicio para una planeación que establece políticas de suelo urbano y de uso de suelo mixto para definir y

controlar reservas territoriales sobre los corredores industriales, buscando además, evitar una dispersión espacial de Centros Logísticos estableciendo adecuadas provisiones, usos, reservas, destinando zonas aptas para el desarrollo urbano e industrial. Y estimular un sistema de conectividad y territorialidad regional, como de habitabilidad y productividad industrial.

El Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca busca generar un crecimiento exponencial industrial que lleven los corredores industriales e incorporar nuevos mercados productivos, en este proceso de transformación productiva, como resultado de la competencia regional existente en un contexto nacional y estatal de tener y mantener la Región Centro-Central con una vocación económica definida y una conexión cada vez más directa con las grandes corporaciones industriales y con las grandes cadenas de autopartes; cuando los corporativos observan un vector geográfico atractivo para desarrollar sus funciones de cadena de suministro y eficientar la distribución de sus mercancías hacen que ocupen un lugar privilegiado en la red urbana mundial.

El territorio y la conectividad regional es un elemento decisivo para que las ciudades generen competitividad y sean referenciadas en un plano internacional con el comercio exterior y mantengan o incorporen la innovación de un sistema integral de proyectos eólicos y de insertar una infraestructura de celdas solares consolidando una obra de alto impacto ambiental, reactivando el aparato productivo del varios sectores con la posibilidad de una nueva relación de intercambio de flujos de inversión, bienes y servicios, tecnología renovable y sobre todo la protección del medio ambiente.

Creando una sinergia con otros actores y redes facilitando el desarrollo ambiental y dotando de un equipamiento e infraestructura y la importancia de reconocer el papel estratégico que tanto los núcleos urbanos y las regiones de nuestro país tienen en el desarrollo regional, así como la apremiante decisión de definir políticas públicas específicas que atiendan las necesidades presentes y futuras del medio ambiente. De ese modo se ha asegurado por un lado que los proyectos se han implantado en regiones donde hay compatibilidad de usos de conservación, teniendo en cuenta también las necesidades y criterios de la población local.

Fundamento Teórico

Existen una serie de lineamientos teórico-metodológicos tendientes a modificar la agenda de la investigación regionalista, 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 la economía global, y la reconfiguración re-escalada de la espacialidad del Estado.

Las relaciones interurbanas en términos sistémicos, en el contexto de la urbanización, muestra como proceso primordial la especialización funcional, y como producto, la jerarquía urbana. El principio de la competencia obligada a la búsqueda de la eficiencia; en el caso del sistema urbano. Establecer las relaciones entre sistemas de ciudades y globalización, resulta útil distinguir entre ciudades globales y redes globales de nodos urbanos (Pino, 2001).

Como también lo argumentaba Castell la economía global podría localizarse en cualquier lugar dadas las posibilidades tecnológicas, lo cierto es que en realidad una concentración de

sectores dinámicos en algunas áreas metropolitanas. Las funciones de control global de las ciudades mundiales se reflejan en la estructura y dinámica de sus sectores productivos y de empleo.

Los procesos de la globalización se conciben como una reconfiguración contradictoria de las escalas espaciales, incluyendo aquellas en las que los Estados nacionales están organizados. Desde este punto de vista, los Estados nacionales no están siendo erosionados bajo las condiciones geoeconómicas contemporáneas, sino rearticulados, re-territorializados y re-escalados (Brenner, 2003).

La resultante configuración re-escalada 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 post-fordistas de desarrollo industrial. Como coordenadas del poder territorial estatal, las ciudades globales son niveles locales y/o regionales dentro de matrices glocalizadas y re-territorializadas de organización espacial del Estado.

En este contexto, las regiones retoman una importancia especial tanto en la práctica intelectual y académica como en el diseño de políticas y la gestión, de tal manera, resulta estratégico el conocimiento de éstas y el tipo de acción ejercida sobre ellas, constituyendo en la geografía económica una aportación al estudio teórico y empírico de las regiones y a su desarrollo en México, a partir de una aproximación de la escala territorial geoeconómica y la teoría de la geografía regional de los espacios territoriales determinando un mayor interés, aportando una contribución al concepto de re-escalamiento, para todos los científicos sociales, regionales que toman al territorio como objeto y herramienta de estudio; donde intervienen una gama multidisciplinaria de profesionistas y técnicos para lograr un horizonte planificado y determinar un modelo de regionalización en cada corredor.

El emplazamiento industrial y su composición de su trazado poligonal conllevan una ingeniería urbana a implementar; para las ciudades que desean incorporarse a este nuevo orden económico identificando 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 urbanización neoliberal.

(Acebedo, 2006), manifiesta la importancia que ha tenido la expansión industrial y el urbanismo moderno, el proceso de expansión industrial de Bogotá, considerados retos del hábitat por medio de la equidad y los derechos territoriales, y el tránsito de la sociedad industrial a la sociedad del conocimiento, siendo la industria el proceso de expansión que incide directamente en el crecimiento urbano, en el análisis espacial de las localizaciones industriales en las ciudades, la identificación de los principales hechos históricos con implicaciones físicas y urbanas para la industria.

La elaboración inicial se desprende del modelo neoliberal mediante el estudio del planteamiento teórico de la formación de la ciudad global. A medida que la economía global se expande y se incorporan a ella nuevos mercados se unen 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.

Es indudable 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, hacen que ocupe un lugar privilegiado en la red urbana mundial. Examinando este concepto en la participación dentro de la red de ciudades globalizadas, y su desarrollo, su conectividad y su accesibilidad, con lo que tendrá un flujo de relaciones que le permitirán desarrollar actividades importantes para los procesos productivos de las grandes corporaciones.

La globalización, las ciudades, lejos de perder su función, han recobrado un papel activo como nodos de flujos internacionales de personas, servicios y conocimiento. La apertura de los mercados a la economía global y la creciente neoliberalización exponen las ciudades a la competencia internacional por recursos. Los ayuntamientos pasan de ser administradores y distribuidores de bienes y servicios a promotores económicos (González, 2007).

Estos planteamientos nos hacen reflexionar respecto a los cambios en la composición de las actividades económicas sobre los corredores logísticos, como expresiones del cambio estructural de la secuencia espacial y la lotificación o delimitación territorial modificando los patrones de localización de una o varias actividades comerciales o de servicios en la periferia urbana y la periurbanización metropolitana de cada núcleo urbano, bajo una concentración o dispersión de fábricas y plantas industriales y su relación con externalidades, economías de aglomeración, economías regionales, permitiendo analizar la unidad territorial compuesta por una diversidad de unidades económicas de los diferentes sectores productivos.

Un corredor logístico bajo el modelo de urbanización neoliberal con nuevos perfiles de especialización productiva basados en el desarrollo económico regional, y los encadenamientos productivos y los sectores dominantes dentro de los mismos, los que a su vez plantean transformaciones en los procesos de concentración de Centros Logísticos en donde determinadas localidades mantienen una baja cobertura de ciertos servicios e insuficiente provisión de infraestructura básica, con marcados contrastes sociales y ambientales induciendo el suelo industrial.

Otros especialistas Nik Theodoro, Jaime Peck y Neil Brenner (2009), proponen que las conexiones entre los procesos de neoliberalización y las transformaciones urbanas las ciudades han devenido centros estratégicos para el desigual avance de proyectos de reestructuración neoliberal, con su secuela crisis. No obstante en contraste con la ideología neoliberal, pone de relieve las interacciones independientes de la trayectoria entre proyectos neoliberales de reestructuración, por un lado, y los escenarios institucionales y espaciales heredados, por otro. En consecuencia, el carácter geográficamente variable, aunque multiescalar e interconectado traslocalmente, del urbanismo neoliberal.

La urbanización neoliberal es la clara manifestación de los equipamientos y aprovisionamientos de contenedores de resguardo y almacenamiento logístico y de transporte que demandan los corporativos globales y las empresas transnacionales y multinacionales para la concentración y posicionamiento en un vector geográfico, con los procesos de acumulación y con los modelos neoliberales logrando renovar o transformar un patrón físico territorial; traduciéndose en abrir más nichos de mercado por las empresas y reducir la intervención del Estado en la economía global, quedando normalmente supeditados a un marco legislativo urbano específico

sobre la propiedad del suelo y los derechos de uso asociados a los distintos regímenes de propiedad para emplazar su fábrica o planta industrial.

Esta investigación propone un planteamiento teórico dentro de los procesos que conllevan al surgimiento de un sistema espacial territorial que requiere la formulación de la economía regional de la integración de los ejes logísticos y los corredores industriales, frente a la llamada teoría “Geografía Regional de los Corredores Logísticos”, con la idea de integración de elementos de la espacialidad de la urbanización neoliberal, con la integración de las unidades económicas que comprende el soporte material sobre los corredores industriales.

Parto de los principios básicos del planteamiento de Capello Roberta (2006), reconociendo que el 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.⁵

Esto significa que los ejes logísticos y los corredores industriales, responden a la lógica social impuesta por la reproducción del capital inmobiliario industrial, bajo el modelo de producción capitalista; como resultado y reflejo del comportamiento de la dimensión espacial de la economía neoliberal imperante; manteniendo el crecimiento de la privatización de territorios, patrones de apropiación y ocupación espacial del territorio por medio del soporte material sobre los corredores industriales, respondiendo a una urbanización neoliberal y a la competitividad regional, provocando cambios y transformaciones productivas y nuevas dinámicas territoriales sobre el tejido urbano social.

Por lo tanto, los elementos de espacialidad logística comercial con los asentamientos humanos, integran comarcas de mercados globales y la fragmentación del espacio económico sobre la secuencia espacial del corredor, en un contexto en el que los vectores geográficos tienden a ser una relevancia física al posicionarse un corporativo global automotriz y empresas transnacionales

⁵ Moreno Codina T., García Jaimes C. (2022). Planteamiento teórico de la Geografía Regional de los Corredores Logísticos. En Martínez Pellegrini, S.E, Venegas Herrera, M.A.; Amparo Tello, D.; y Ken Rodríguez, C. A. (Coords.). El orden mundial reconfigurando las teorías, las políticas públicas regionales y sus resultados migratorios (Vol. I). 27vo. Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México. AMECIDER. El Colegio de la Frontera Norte y LARSA.

y multinacionales de autopartes, considerando su inserción en la economía mundial, constituyendo un espacio geo-referencial económico y comercial.

Son espacios referentes a la escala territorial geo-económica, a partir de su uso y producción en lugares determinados como Centros Logísticos de transporte, resguardo y almacenamiento, así como de transformación e innovación tecnológica, y la formación de una red de un sector productivo económico para posicionarse por medio de una fábrica o planta industrial.

Por ello requiere la reformulación del espacio de acuerdo con la geografía regional por las condiciones de espacialidad capitalista dentro de un modelo neoliberal, lo que implica el planteamiento teórico de la “Geografía Regional de los Corredores Logísticos”, y de las formas que asumen dentro de la escala territorial geo-económica, una configuración espacial que contiene, expresa y promueve la jerarquía espacial de los ejes logísticos dentro de un contexto regional y nacional.

Determinando un espacio urbano-arquitectónico con la construcción de las plantas armadoras automotrices, y un espacio de sectores regionales metropolitanos por medio de los ejes logísticos, promoviendo la reproducción del capital inmobiliario industrial valorando un mercado mundial capitalista dentro de un vector geográfico ciudad-región. Así la secuencia espacial del corredor constituye un espacio económico por el soporte material emplazado y las adecuaciones de una infraestructura intermodal y multimodal sobre un vector geográfico, para llevar a cabo la cadena de suministros para la operatividad y eficiencia de las empresas y contar con un medio físico construido como resultado de la urbanización neoliberal.

Bajo un enfoque alternativo para el estudio del espacio regional con la aplicación de Capello (práctica de la teoría de la localización, crecimiento regional, y desarrollo local), lo cual lleva a reformular el concepto de espacio-estilizado a partir de los nuevos asentamientos industriales de los corporativos globales automotrices y las empresas transnacionales de autopartes sobre los ejes logísticos ocurridas en la relación del espacio regional: geografía regional de los corredores logísticos, del sistema de plataformas logísticas, espacios regionales y espacios urbanos.

Se han asentado las bases de un cambio de la espacialidad capitalista sobre los ejes logísticos, en consecuencia y desde la perspectiva de la geografía regional, coincide con los científicos de la Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional, A.C. (AMECIDER), respecto al planteamiento de las nuevas teorías, metodologías y técnicas de análisis regional, así como la reconstrucción de una dinámica económica sectorial y reconfiguración territorial en un contexto nacional. Considero que los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica son la integración de la logística internacional para posicionarse en un vector geográfico y abrir un nuevo nicho de mercado.

Esta nueva relación de escenarios se expresa en el sistema del medio ambiente construido y la descentralización de las políticas industriales y el fomento de una política neoliberal, justificada por los acuerdos de los tratados de libre comercio, para que las empresas inviertan y abarquen un mayor mercado de consumidores en otro bloque económico de Norteamérica, con fines económicos y empresariales de largo plazo, apuestan a la geografía privilegiada de México.

Planteando la teoría y los enfoques de estudio regionales dentro de una prospectiva de la Geografía Regional de los Corredores Logísticos (Moreno, 2022), atendiendo la comprensión de los procesos vinculados con la conectividad y territorialidad regional dentro de los procesos funcionales, y la habitabilidad y productividad industrial de los procesos productivos de los

asentamientos industriales, en un marco de la geografía regional como expresión del espacio económico y la redefinición de la espacialidad logística comercial con los asentamientos humanos.⁶

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.

Por lo tanto, esta investigación se basa en el estudio de la geografía espacial del Hub Logístico Regional de Manufactura por su posición geográfica estratégica entre las zonas metropolitanas caracterizadas por ser 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, posicionando cinco corredores aglutinados en un nodo de interacción económica, proponiendo un modelo de optimización de localización económica y desarrollo regional, dando una orientación territorial para la conformación de una comarca industrial empresarial predisponiendo una conectividad regional, una habitabilidad y productividad industrial respondiendo a los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica, asu vez conformando una urbanización neoliberal en el Valle de Toluca.

El planteamiento teórico deja asentado la importancia del soporte material en nuestro territorio para que se tengan las condiciones adecuadas para una operatividad logística comercial de importación y exportación. Para ello en la toma de decisión para determinar la localización económica para emplazar una planta armadora en un polígono industrial es un razonamiento consensado y asertivo, evaluando todos los actores, elementos, componentes y operaciones que intervienen en su determinación.

Metodología

El análisis se realiza utilizando herramientas e instrumentos de representación gráfica y cartográfica, complementado con trabajo e investigación de campo con el apoyo de imágenes satelitales, para la localización geo referencial de los polígonos de los predios que comprenden los corredores y su entorno circundante con respecto al tejido urbano social de cada núcleo urbano, mediante una metodología de análisis descriptivo.

Emplear el sistema deductivo nos conduce a inferir que Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca se han ido construyendo su infraestructura urbana en virtud de su territorialidad y conectividad regional y su habitabilidad y productividad industrial deduciendo que la variable de movilidad ha representado un factor primordial de enlace nodal con la Zona Metropolitana del Valle de México, siendo esta comunicación de las vías carreteras y el tráfico intermodal en la terminal Puerta México (Puerto Interior), detonadora del desarrollo comercial e industrial, marcando un crecimiento acelerado de la población de varias localidades rurales y cabeceras municipales, que se ha asentado en el trayecto de los cinco corredores:

⁶ IDEM.

Corredor Logístico Industrial Empresarial Toluca-Santa Fe. (CLIET).

Corredor Industrial Transversal Boulevard Aeropuerto-Toluca (CITBA).

Corredor Industrial Transversal Atlacomulco-Toluca (CITA).

Corredor Industrial Transversal Tenango-Lerma (CITT).

Corredor Industrial Transversal Santiago Tianguistenco-Ocoyoacac (CITO).

Lo anterior determina que la variable de habitabilidad y productividad industrial se desarrolla sobre cinco corredores que inciden directamente sobre el Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca a través de la conformación de sistemas polinucleares de asentamientos industriales, comerciales y de servicios, presentando concentración dispersa alrededor de cada corredor, ejerciendo presión el desarrollo urbano industrial sobre el tejido urbano social.

Resultados

Nuestro país es partícipe de la comercialización de las rutas oceánicas (transporte marítimo y fluvial), consolidando su posicionamiento como uno de los principales Hubs Logísticos Comerciales, en diversos sectores económicos, entre ellos, el sector industrial automotriz atrayendo inversión de capital de los corporativos globales y las empresas transnacionales, reconfigurando el espacio regional en un vector estratégico para el ensamble, maquila y armado de prototipos diversos para el transporte automotriz, aeronaves, vehículos de gran peso, autobuses y camiones y tractocamiones, para su exportación en los diferentes continentes.

El sector industrial automotriz ha transformado algunos ejes logísticos hacia el sector manufacturero eficientando la logística comercial y de transporte con transformaciones productivas de adaptación de una infraestructura internacional bajo un modelo neoliberal, aprovechando su posición geográfica cercana a Estados Unidos y Canadá, su mano de obra calificada y sus bajos costos de producción para la maquila de un automóvil (Mapa 3).

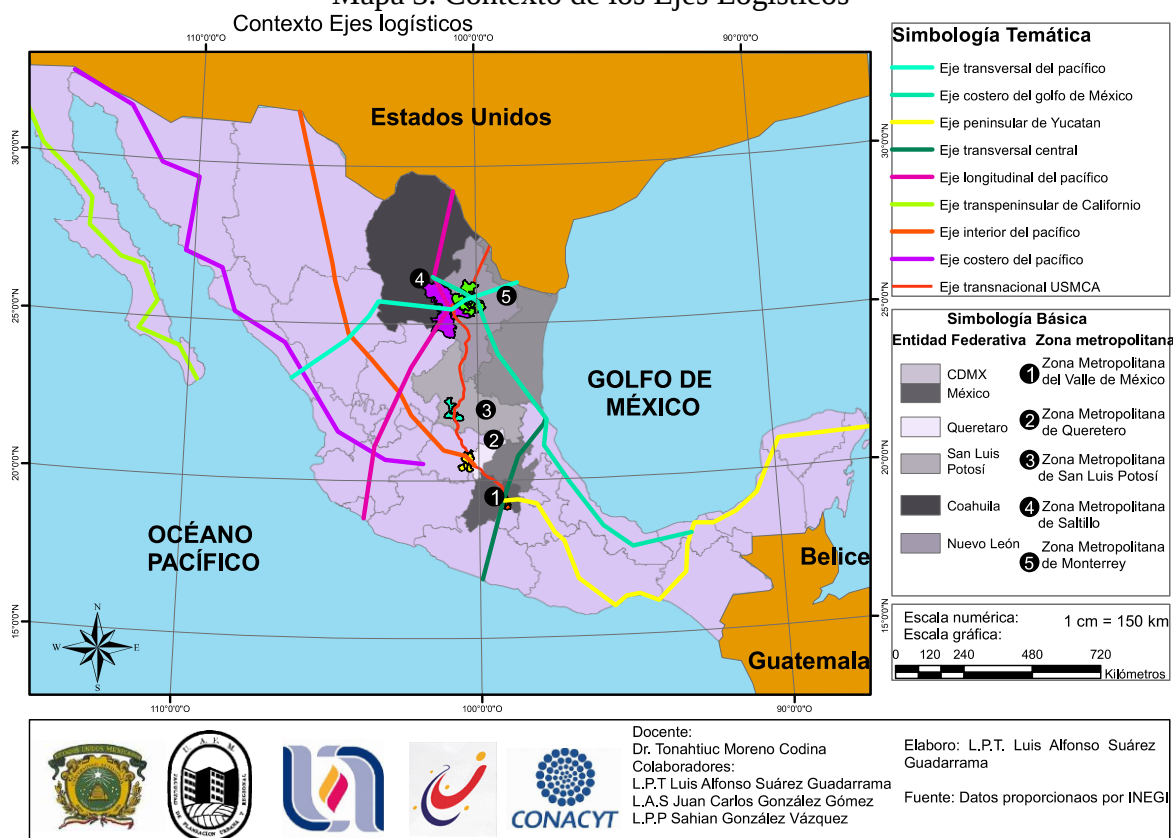
El impacto de la industria automotriz integrada por una diversidad de empresas transnacionales de la industria de autopartes, con una diversidad de PYMES y grandes multinacionales posicionándose sobre los ejes logísticos realizando una óptima accesibilidad y funcionalidad para llevar a cabo las transacciones de transportación comercial sobre los corredores industriales de la Región Centro-Central, Región Centro-Occidente y la Región Noreste y Norte, integrando una serie de clústeres industriales y centros logísticos.

El escenario económico neoliberal mantiene una constante en las rutas de comercialización de las rutas oceánicas y el rediseño de los acuerdos y tratados comerciales con diferentes países y bloques comerciales, con una población mundial actual de 8,119,453,000 habitantes que demandaran envíos en sus diferentes modalidades presentando desafíos únicos para toda la cadena de suministro logístico comercial: empresas nacionales e internacionales, corporativos globales, fábricas, laboratorios, oficinas de gobierno, instituciones educativas, hospitales, plataformas de e-commerce, y consumidores, entre otros.

Lo que inevitablemente conduce a entregas y recolección de paquetes, mercancías, encerados, materias primas, artículos, sustancias químicas, maquinarias, fleje de acero y aluminio, cartón, papel, equipos, utensilios, herramientas, instrumentos, artefactos, con una comercialización y

transformación de productos, etc.; por medio del transporte de reparto y distribución por vía marítima, fluvial, terrestre, aéreo, ferroviario y multimodal.

Mapa 3. Contexto de los Ejes Logísticos



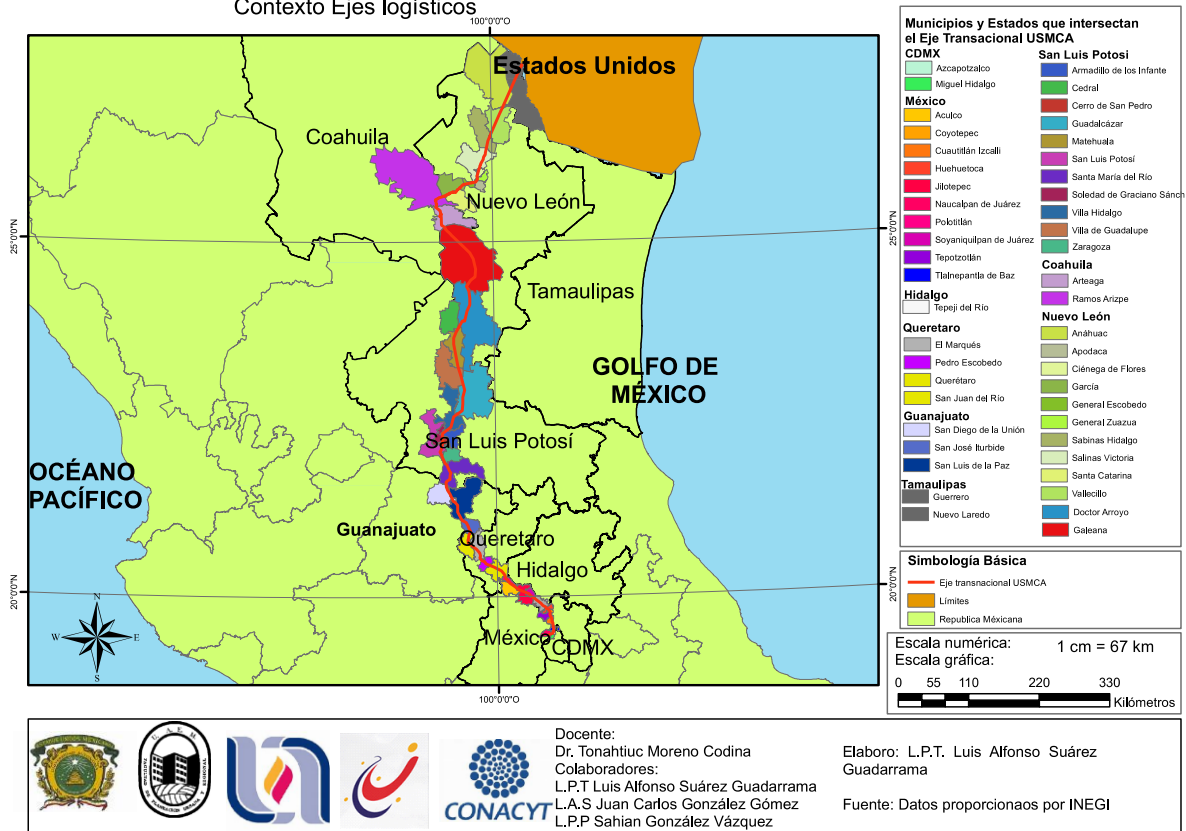
Fuente: Elaboración propia con mapas de Google Earth y datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Por lo que, la población demandará aún mediano y largo plazo también nuevos diseños de autos, autobuses, camiones de carga, tráileres, aviones y helicópteros y otros medios de transporte de diferente modalidad. Por lo que, las armadoras de autos deberán establecer una expansión en nuestro país en otras regiones o abrir nuevos nichos de mercado en otros continentes estableciendo operaciones sobre otros ejes logísticos aprovechando la mano de obra calificada, y la proximidad que mantiene México con Estados Unidos y Canadá (Mapa 4).

Los corporativos globales automotrices han mantenido una disposición en seguir invirtiendo en una plataforma logística de transporte de carga eficiente como México, con puertos más acondicionados a los tiempos actuales y automatizados, manteniendo en el Programa Nacional de Infraestructura un presupuesto para modernizar las instalaciones para el transporte intermodal y multimodal, demandante a la escala territorial geoeconómica el Comercio Internacional y la Logística Internacional, para dar confianza y seguridad a las inversiones foráneas a una diversidad de empresas transnacionales de autopartes y otros sectores económicos, para tomar una decisión bien consensuada y analizada de traer y emplazar Hubs Logísticos Comerciales para la industria automotriz al territorio nacional, contribuyendo a la consolidación en algunas regiones de la cadena

de suministro altamente integrada a un eje logístico y dentro de un tramo a un corredor industrial (Mapa 4).

Mapa 4. Contexto de la Cadena de Suministro Comercial del Eje Logístico
Contexto Ejes logísticos



Fuente: Elaboración propia con mapas de Google Earth y datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

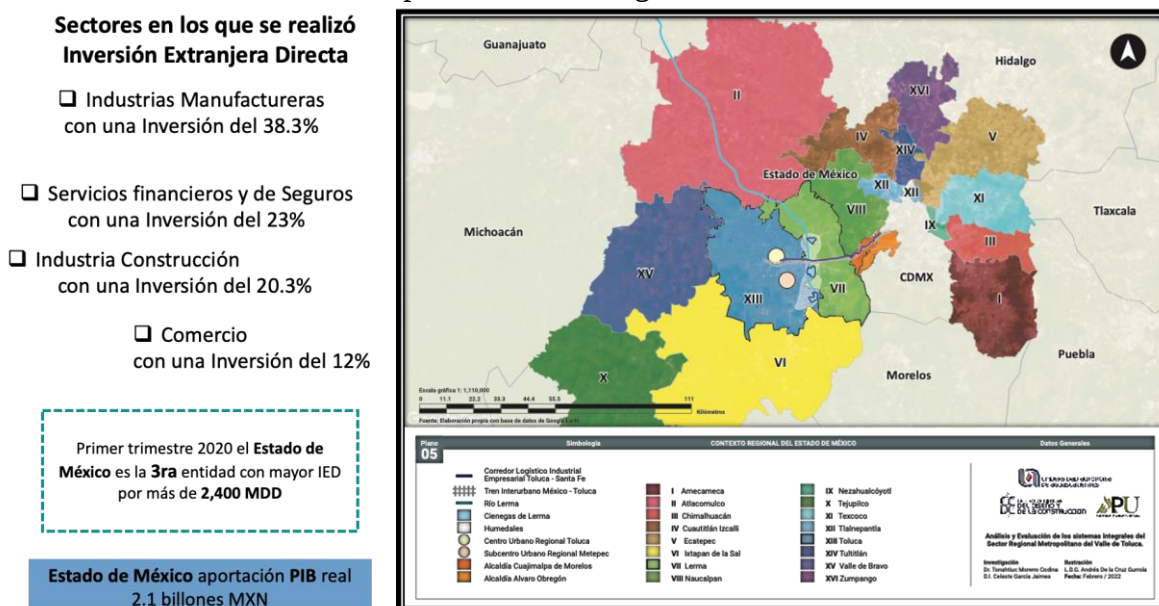
Ahora bien, la conectividad y territorialidad regional de los corredores que conforman el Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca garantizan un posicionamiento geográfico en la Región Centro-Central, estimulando las transformaciones productivas y dinámicas territoriales apoyando a los consorcios y corporativos transnacionales de diferentes sectores económicos, estructurando las vinculaciones de habitabilidad y productividad industrial sobre la secuencia espacial de cada corredor e interactuando con el tejido urbano social de cada núcleo urbano en sus distintas etapas de desarrollo que se encuentran: regeneración, renovación, o rehabilitación, asumiendo diversos planteamientos para su gestión territorial.

También la conformación de las zonas metropolitanas del Valle de México, del Valle de Toluca y Santiago Tianguistenco, y la escala de la Región XIII de Toluca, la Región VII Lerma, comparten un papel trascendental en la conformación del Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca hasta la Región Centro-Central manteniendo el compromiso de incorporar nuevos mercados productivos y una vinculación con otros núcleos urbanos en una red urbana-regional (Mapa 5).

En este proceso dinámico, resulta una competencia a nivel local hasta regional y por lo tanto, las diligencias administrativas, legales y las actuaciones sobre el territorio, la movilidad y

enlaces, de los corredores industriales respondiendo a los tiempos actuales de una mayor captación de inversión extranjera, con la implementación de innovación tecnológica en varias plantas, conformando un destino atractivo y confiable para invertir y abrir un nicho de mercado predisponiendo una eficiente operatividad en la logística comercial ponderando una vocación económica.

Mapa 5. Contexto Regional Estatal



Fuente: Elaboración propia con mapas de Google Earth y datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

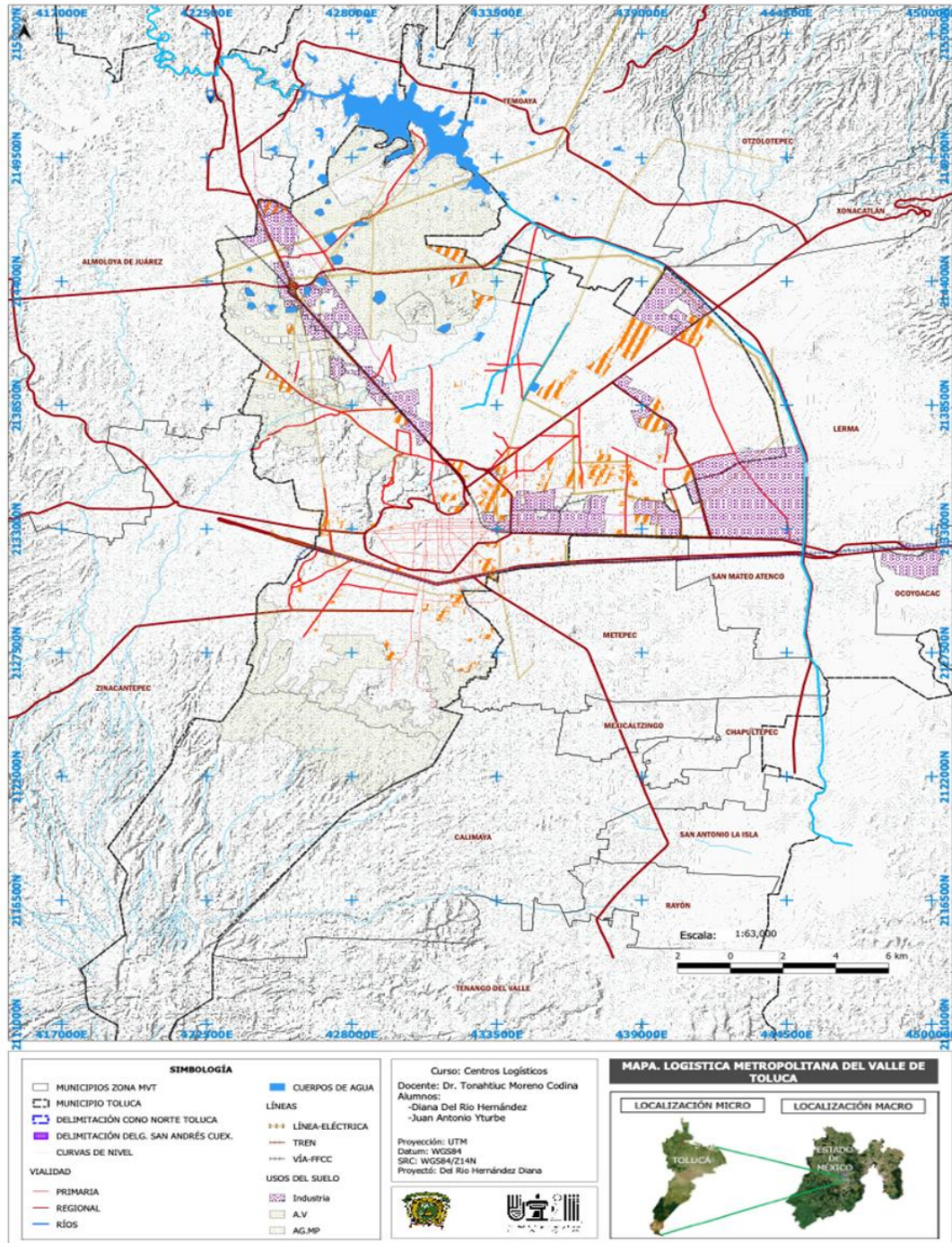
El subsistema de emplazamiento de Centros Logísticos por medio del sistema del medio físico construido mantiene un soporte material en una geografía regional que muestra el comportamiento de una economía capitalista con la postura de una globalización transnacional y una competitividad económica en un Hub Logístico Regional de Manufactura en conjunto con la dimensión espacial de la escala territorial geoeconómica teniendo como consecuencia una urbanización neoliberal que estructura un sistema polinuclear de los corredores industriales (Mapa 6).

El Corredor Logístico Industrial Empresarial Toluca-Santa Fe (CLIET) y el Corredor Industrial Transversal Boulevard Aeropuerto-Toluca (CITBA), integran un conjunto de subsistemas de Centros Logísticos, parques industriales, parque de investigación e innovación tecnológica, terminales intermodales y multimodales, entre otras plantas de procesos y contenedores de resguardo, que debe adaptarse a la territorialidad y conectividad regional, para instalar un espacio de habitabilidad y productividad logística industrial, de comercio y servicios, como de transportación logística especializado en el transporte y almacenamiento de diversos productos y componentes, mercancías terminadas, desempeñando un papel importante en la cadena de suministro optimizando sus operaciones y reducir sus costos de producción varias empresas nacionales e internacionales ya instaladas (Mapa 6).

Desde la perspectiva del estudio de la regionalización un Hub Logístico Comercial es un vector geográfico geo-referenciado dentro del Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca

destinado a llevar a cabo las actividades relacionadas de servicios logísticos y de transporte, el resguardo y almacenamiento, maquila y distribución comercial, invirtiendo en nuevas tecnologías y equipos e instalaciones sobre los corredores industriales, para satisfacer la demanda generada de los sectores productivos en diversas regiones del país bajo una economía de libre mercado con la intervención del Estado, sólo como un mediador y conciliador de acuerdos administrativos y la gestión territorial.

Mapa 6. Contexto de los Corredores Industriales



Fuente: Elaboración propia con mapas de Google Earth.

Sobresaliendo por su jerarquía espacial regional el CLIET delimitando la periferia urbana y la periurbanización metropolitana del Valle de Toluca, realizando actividades de transportación y logística comercial como su importación y exportación y entrega hacia cualquier destino nacional e internacional, implementando un sistema avanzado de gestión de resguardo y almacenamiento y procesos de maquila.

Por lo tanto, un Hub Logístico Comercial sirve como espacio operativo y funcional para la administración logística comercial del transporte, contando con una infraestructura complementaria que mantiene una funcionalidad interna y externa de cada polígono industrial a la cadena de suministro del movimiento de mercancías a gran escala, adaptando un sistema de TIC's y la adaptación de tecnologías como el Internet y la inteligencia artificial adaptada en los diferentes puntos de los tramos de los corredores industriales.

El CITBA mantiene una operación y aprovechamiento del control de todo tipo de medio de transporte terrestre y aéreo; manteniendo una unidad de seguridad del Estado de México por medio del Centro de control, comando, comunicación, cómputo y calidad (C5), a su vez contando con el Aeropuerto Internacional de Toluca y terminales intermodales y multimodales; y el Centro de Convenciones y Exposiciones de Toluca por parte de la Secretaría de Cultura y Turismo del Estado de México; constituyendo por su jerarquía espacial metropolitana el CITBA, respondiendo a una diversidad de actividades económicas, culturales y sociales.

Manteniendo un mayor impacto en la estructura urbana y el tejido urbano social del Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca la actividad industrial, el comercio y servicios concentrándose principalmente en los dos corredores industriales referidos.

Una Plataforma Logística es un vector geográfico geo-referenciado sobre el CITBA posicionado dentro de su perímetro la zona aduanera conformando un área de resguardo de contenedores y mercancías terminadas por el Sistema Administrativo Tributario (SAT), contiguo al Centro de Control C5 y el Centro de Convenciones y Exposiciones.

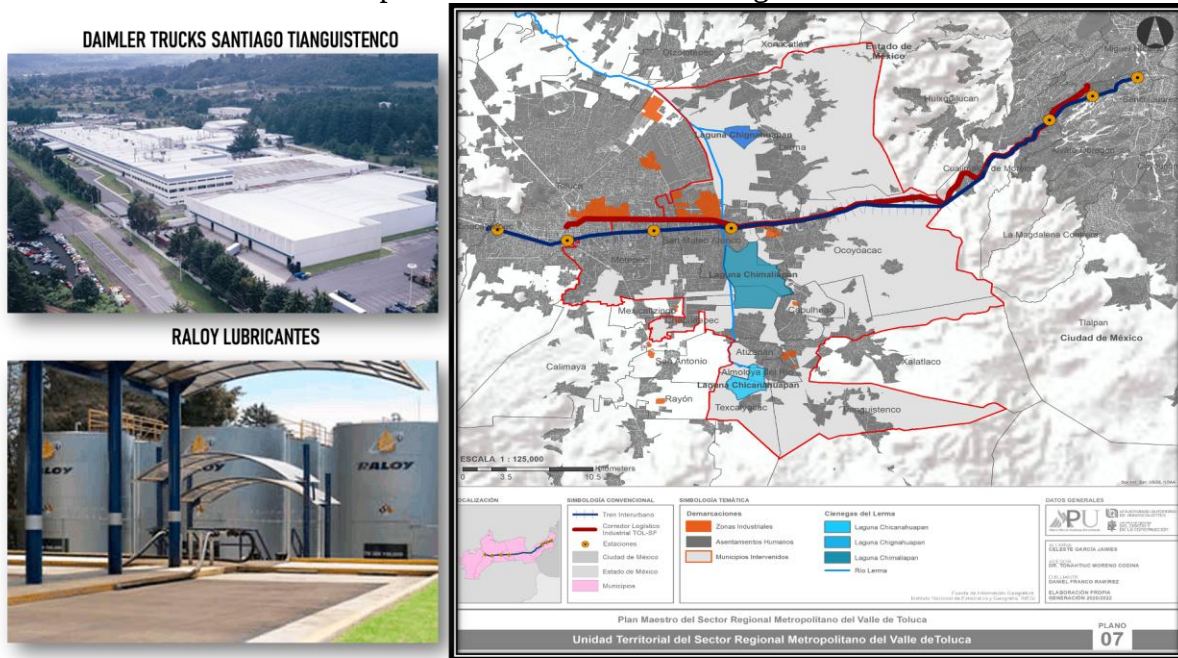
Respondiendo al desarrollo de servicios operativos, más no se lleven a cabo un proceso de industrialización o fabricación o alteración del producto de la mercancía, solamente en cuanto al almacenamiento y acopio del producto y su despacho de logística de transportación, y manteniendo una relación directa con el CLIET, demandando e impulsando en crecimiento de los servicios logísticos y transporte sobre el corredor industrial.

El Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca se localizó una Zona Económica Especial es un vector geográfico geo-referenciado para determinar un polígono de acción para abrir un nicho de mercado para los diferentes sectores económicos productivos, sobre los corredores industriales, ofreciendo un entorno de negocios, estimulando la inversión extranjera directa, con la intervención del gobierno para la concertación de paquetes de incentivos fiscales, laborales, un régimen aduanero y un marco regulatorio interno y condiciones preferenciales para las conexiones ferroviarias, emplazando una infraestructura interna dentro del Parque Industrial Toluca 2000, y una externa complementaria para instalar el equipamiento de naves industriales, equipos y materiales, los servicios, comunicaciones y transportes y el emplazamiento de la ingeniería urbana en su conjunto.

El área determinada es la postulación de un Centro Logístico intermodal con acceso a los otros corredores industriales para la operatividad eficiente del polígono ubicado en la autopista Toluca-Naucalpan y no dentro de una cabecera municipal o un núcleo urbano, el eje de la autopista es el punto referencial para su ubicación y determinar las inmediaciones del Sector Regional

Metropolitano del Valle de Toluca y conformar una vertiente de crecimiento de desarrollo urbano industrial dando en diferentes tramos y conformar un corredor industrial y áreas de futuro crecimiento para el uso de suelo mixto.

Mapa 7. Contexto del Centro Logístico



Fuente: Elaboración propia con mapas de Google Earth y datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

El entronque de la autopista Toluca-Naucalpan favorecen para determinar terrenos favorables, para conformar una vocación económica en servicios de fuentes de energía, TIC's, logística de transporte, almacenamiento, maquila, una especialización de los servicios logísticos atendiendo los diferentes sectores productivos que se localizan en los corredores industriales, mejorando la eficiencia y competitividad de las empresas transnacionales instaladas en el Sector Regional Metropolitano del Valle de Toluca y sobre todo empezar a conformar un nuevo corredor industrial con una ubicación y ampliando los mercados hacia Naucalpan, Tlanepantla, Atizapán de Zaragoza, Cuautitlán Izcalli y Cuautitlán hasta Tepetzotlán siendo municipios con una alta presencia industrial, de comercio y servicios.

El Sector Regional Metropolitano del Valle de México impulsa los sectores de manufactura que forman parte de la actividad económica integrando unidades económicas sobre los corredores industriales estableciendo Centros Logísticos Automotriz siendo un vector geográfico geo-referenciado con un aglomerado y conjunto de empresas transnacionales de autopartes y corporativos globales, relacionadas a las actividades de ensamblaje e instalación de autopartes para fabricar un automóvil, por medio de un proceso de etapas: recepción y clasificación de piezas, corte de piezas metálicas, ensamblado de partes mecánicas, estampado, soldadura, pintura, montaje, terminación de exteriores, acabados interiores, verificación, pruebas de manejo y logística comercial.

Referencias literarias

- Acebedo** Restrepo, Luis Fernando (2006), Las industrias en el proceso de expansión de Bogotá hacia el occidente. Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá. Colección Punto Aparte.
- Aguilar** Monteverde, A. (2002). Globalización y capitalismo, México, Plaza y Janés Editores, México.
- Albuquerque**, 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.
- Ávila** Conelly. C. (2011), “Urge Regular Desarrollo de Parques Industriales”. Revista Inversión Inmobiliaria. Año 4, Número 22, septiembre-octubre, pp 19.
- Babb**, S. (2003). Proyecto: México Los economistas del nacionalismo al neoliberalismo, Editorial Fondo de Cultura Económica, México.
- 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 (2003), La formación de la ciudad global y el re-escalamiento del espacio del Estado en la Europa Occidental post-fordista. Revista EURE, Santiago de Chile. Vol. 29, No. 86,
- Calva**, José L. (Coord.). (2007), Políticas de desarrollo regional, vol. 13, H. Cámara de Diputados, LX Legislatura, México, UNAM, Porrúa.
- Capello**, Roberta (2006), “La Economía Regional tras cincuenta años: desarrollos teóricos recientes y desafíos futuros”, Investigaciones Regionales, n. 9, pp.171-194.
- 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**, 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.
- González**, Sara (2007), Trepano por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa. Dossier “Ciudades en la sociedad de la información”. UOC papers revista sobre la sociedad del conocimiento, Universidad Oberta de Catalunya, Esp. No. 5,
- Harris**, Nigel (2003). “El Estado-nación ante el proceso de globalización y sus impactos socioterritoriales”, en Lucía González y Serafín Maldonado (coords.), La globalización y sus impactos socioterritoriales, México, Universidad de Guadalajara.

- Heilbrun, J.** (1987). *Urban Economics and Public Policy*. Third Edition. New York: St. Martin's Press.
- Helmsing, A. H. J.** (1999). Teorías de desarrollo industrial regional y políticas de segunda y tercera generación, Editorial EURE, vol. XXV, núm. 75, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.
- Hiernaux, Daniel.** (1998). "Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance 1982-1995", en De Matos, Hiernaux y D. Restrepo (coords.), *Globalización y territorio*, México, FCE.
- Hoyos Castillo, G. y Camacho Ramírez, M.** (2010). Vialidad Paseo Tollocan en la ciudad de Toluca. Quivera. *Revista de Estudios Territoriales*, [En línea] 12(2), pp.221-246. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40115676011>
- Pino, Artacho, Julio** (2001). Hacia la comprensión del espacio urbano global: ¿Sistemas de ciudades o Redes urbanas? *Revista UNED Espacio, Tiempo y Forma, Serie VI, Geografía*, 14. Facultad de Geografía e Historia. Universidad Complutense de Madrid, España.
- Martner Peyrelongue, C.** (2008). *Transporte multimodal y globalización en México*, México, Trillas, UDEM.
- Moreno, Codina Tonahtiuc** (2010). "Nodos de Interacción Económica" *Revista Quivera*, 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.
- Moreno Codina T., López Flores N., De la Barrera Medina M.** (2018). Urbanización neoliberal y proceso de expansión urbana en el corredor industrial del Bajío. En Pérez Ramírez C. y Calderón Maya J. (Coord.), *Planeación, gobernanza y sustentabilidad. Retos y desafíos desde el enfoque territorial*. Universidad Autónoma del Estado de México Juan Pablos Editor.
- Moreno Codina T., García Jaimes C.** (2022). Planteamiento teórico de la Geografía Regional de los Corredores Logísticos. En Martínez Pellegrini, S.E, Venegas Herrera, M.A.; Amparo Tello, D.; y Ken Rodríguez, C. A. (Coords.). *El orden mundial reconfigurando las teorías, las políticas públicas regionales y sus resultados migratorios (Vol. I)*. 27vo. Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México. AMECIDER. El Colegio de la Frontera Norte y LARSA
- Rozga Luter, R.** (2002). "Tres niveles conceptuales de la comprensión de planeación: planeación en general, planeación territorial y planeación urbana y regional". En Carreño, Fermín (Coord.) *Planeación en México. Región y ambiente*. Toluca, UAEM.
- Theodoro Nik, Peck Jaime y Brenner Neil** (2009), *Urbanismo Neoliberal: La ciudad y El Imperio de los mercados*, *Revista Temas Sociales* No. 66, SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación, Santiago de Chile.
<http://www.sitiosur.cl>