



VOLUMEN II

POLÍTICAS PÚBLICAS CON PERSPECTIVA REGIONAL: ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

Amparo del Carmen Venegas Herrera y Dagoberto Amparo Tello
Coordinadores del Volumen II

**Colección “Desafíos contemporáneos del desarrollo regional:
gestión sustentable con Innovación social”**

José Gasca Zamora, Crucita Aurora Ken Rodríguez y Susana Suárez Paniagua
Coordinadores



COLECCIÓN

**DESAFÍOS CONTEMPORÁNEOS DEL DESARROLLO REGIONAL:
GESTIÓN SUSTENTABLE CON INNOVACIÓN SOCIAL**

VOLUMEN II

**POLÍTICAS PÚBLICAS CON PERSPECTIVA
REGIONAL: ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO**

Coordinación Institucional

Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C.

Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo

Universidad Nacional Autónoma de México

Soporte Institucional

Coordinación de Humanidades, UNAM

Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM

Regional Science Association International

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Leonardo Lomelí Vanegas
Rector

Patricia Dolores Dávila Aranda
Secretaria General

Miguel Armando López Leyva
Coordinador de Humanidades

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE QUINTANA ROO

Consuelo Natalia Fiorentini Cañedo
Rectora

Rafael González Plascencia
Secretario General

José Luis Esparza Aguilar
Coordinador de UA Zona Sur

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS

Armando Sánchez Vargas
Director

José Manuel Márquez Estrada
Secretario Académico

Nayeli Pérez Juárez
Secretaria Técnica

Jesús Rodrigo Ramírez Negrete
Secretario Administrativo

Graciela Reynoso Rivas
Jefa del Departamento de Ediciones

ASOCIACIÓN MEXICANA DE CIENCIAS PARA EL DESARROLLO REGIONAL A. C.

José Luis Ceceña Gámez *In Memoriam*
Presidente Honorario

José Gasca Zamora
Expresidente

Crucita Aurora Ken Rodríguez
Susana Suárez Paniagua
Vicepresidentas

Sergio De la Vega Estrada
Tesorero

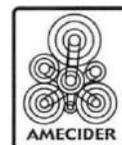
María del Pilar A. Mora Cantellano
Mayanin A. Sosa Alcaraz
Vocales

COLECCIÓN
DESAFÍOS CONTEMPORÁNEOS DEL DESARROLLO REGIONAL: GESTIÓN
SUSTENTABLE CON INNOVACIÓN SOCIAL

JOSÉ GASCA ZAMORA, CRUCITA AURORA KEN RODRÍGUEZ Y SUSANA SUÁREZ PANIAGUA
(Coordinadores de la colección)

VOLUMEN II
POLÍTICAS PÚBLICAS CON PERSPECTIVA REGIONAL: ANÁLISIS Y
EVALUACIÓN DE IMPACTO

MARÍA AMPARO DEL CARMEN VENEGAS HERRERA
DAGOBERTO AMPARO TELLO
(Coordinadores del volumen)



Políticas públicas con perspectiva regional: análisis y evaluación de impacto
Volumen II de la Colección: Desafíos contemporáneos del desarrollo regional: gestión sustentable con innovación social

Los trabajos seleccionados para este libro fueron revisados por pares académicos, se privilegia con el aval de la institución editora.

Primera edición, 12 de noviembre de 2024

© Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad Universitaria, 04510,
Coyoacán, México, Ciudad de México
Instituto de Investigaciones Económicas,
UNAM Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, 04510,
Coyoacán México, Ciudad de México
ISBN UNAM Colección: 978-607-30-9746-8
ISBN UNAM Volumen II: 978-607-30-9748-2

© Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C.
ISBN AMECIDER Colección: 978-607-8632-43-5
ISBN AMECIDER Volumen II: 978-607-8632-45-9
Diseño de portada © Armultimedios

Compilación, corrección y formación editorial: Karina Santiago Castillo e Iván Sánchez Cervantes

Tamaño de la colección: 247 MB
Tamaño del Volumen II: 28.5 MB
Derechos reservados conforme a la ley.

Los contenidos de este libro pueden ser reproducidos, sin alterarlos, sin fines lucrativos y citando la fuente completa con dirección electrónica. Otras formas de reproducción o publicación de los contenidos requieren autorización escrita de la institución editora o de los coordinadores del texto.

Hecho en México / Made in Mexico

ÍNDICE

Introducción	09
Sección 1. Políticas públicas, desarrollo económico, social y sostenible	13
<i>Políticas públicas y estrategias de desarrollo económico para Sinaloa, 2003-2018</i> Francisco Humberto Valdez Sandoval, Rosalinda Gámez Gastélum y Aniela Guadalupe Valdez Sandoval	15
<i>Políticas Públicas como mecanismo de contención de las desigualdades sociales</i> Mayra Patricia Pérez Román y María de los Ángeles Velázquez Martínez	31
<i>Políticas públicas para la industria 4.0 con sostenibilidad social y ambiental: el caso de la joyería en México</i> Diana Elena Serrano Camarena, Gabriela Zavala García y Ana Isabel Ramírez Quintana	45
<i>Tendencias de la economía social y solidaria en materia de servicios en el ámbito no agrario de la macro región Sur sureste de México</i> Nelly Eblin Barrientos Gutiérrez	59
<i>Urbanización y desarrollo municipal en la región sureste de México</i> Javier Pérez Corona	81
Sección 2. Territorio, políticas públicas, infraestructura y localización industrial	97
<i>Cambios territoriales en Tecámac y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, 2022-2024</i> Melesio Rivero Hernández y Enrique Moreno Sánchez	99
<i>Gestión y valoración de las Políticas públicas de los Corredores Industriales y las Plantas Automotrices</i> Tonahtuic Moreno Codina y Liliana Romero Guzmán	117
<i>Infraestructura y Espacio Público en la línea Verde de Aguascalientes</i> Olivia Flores Castillo, Fernando Padilla Lozano y Brisa Herminia Campos Aceves	135
<i>Articulación concéntrica de la ciudad de Aguascalientes (1970-2020)</i> Fernando Padilla Lozano, Pablo Gutiérrez Castorena y Víctor Hugo Salazar Ortiz	149
<i>Análisis de los factores socioeconómicos que afectan a la localización de las empresas en la Zona Metropolitana de Veracruz</i> Karen Hazel Moreno Hernández y Noel Abraham Velázquez Viveros	165

Sección 3. Políticas fiscales y coordinación gubernamental en agua y transporte	185
<i>La situación del catastro y el impuesto predial en México. Un potencial desaprovechado</i> Jorge Gallegos Contreras	187
<i>Políticas Públicas para transparentar gasto: Enseñanza a niñas y niños de quinto grado de Primaria en Sinaloa</i> Nicolás Guadalupe Zúñiga Espinoza	209
<i>El Sistema Comunitario de Agua en el Pueblo de Guadalupe Victoria, Ecatepec, Estado de México</i> Daniel Sandoval Blas, Benjamín Méndez Bahena y Alfredo Méndez Bahena	223
<i>La coordinación gubernamental en la gestión del transporte público: el caso del Mexibús Línea 3 en el Estado de México</i> Sergio Alberto Castellanos Olvera, Raúl Hernández Mar y Ernesto Morua Ramírez	241
Sección 4. Democracia y gestión del desarrollo local y regional	255
<i>Retos del proyecto Transístmico como palanca del desarrollo regional</i> Rafael Vela Martínez	257
<i>Gestión local y desarrollo regional para el ordenamiento del territorio. El caso del Istmo de Tehuantepec, Oaxaca</i> Christian Martínez Olivera, Crucita Aurora Ken Rodríguez y María Soledad Ojeda Aquino	273
<i>Instituciones Participativas y Democratización en proyectos de Desarrollo Regional: El Caso del Tren Maya</i> Ivonne Irais Ramírez Navarro	291
<i>Los proyectos ferroviarios del Lopezobradorismo</i> Liz Ileana Rodríguez Gámez y María del Carmen Rodríguez López	305
Sección 5. Políticas de equidad, adultos mayores y asuntos sindicales	325
<i>Agenda de Gestión Estratégica para la equidad. Cuba-México. Capítulo Florencia</i> Niria Castillo Arzola, María Inés Ramírez Chávez y Lucerito Ludmila Flores Salgado	327
<i>El sistema de cuidados como política pública para la atención de adultos mayores, casos de éxito y avances en el Estado de México</i> Raúl Hernández Mar y Sahian González Vázquez	343

<i>Artesanías Sostenibles SNTSA 37 Guanajuato: de la Innovación Sindical a la Transformación Social</i>	
María Inés Ramírez Chávez, Benito Rodríguez Haros y José Martín Cano Martínez	359
Sección 6. Ordenamiento del territorio y gobernanza para la planificación del desarrollo	377
<i>Ordenamiento del territorio en destinos turísticos metropolitanos</i>	
Karimen Zamora Sandoval	379
<i>Ordenamiento territorial y planificación del desarrollo del municipio de San Salvador Hidalgo</i>	
Raúl Rodarte García, Emmanuel Galindo Escamilla y Georgina L. Fernández Fernández	397
<i>La gobernanza y las necesidades de ordenamiento territorial en la Región Tolteca</i>	
Cecilia Stephania Vásquez Ortiz, Raúl Hernández Mar y Elsa Cecilia Cota Díaz	411
<i>Beneficios de las políticas públicas de medio ambiente y ordenamiento territorial para las regiones urbanas mexicanas</i>	
Delia Patricia López Araiza Hernández	427

Gestión y valoración de las Políticas públicas de los Corredores Industriales y las Plantas Automotrices

Tonahtuic Moreno Codina¹

Liliana Romero Guzmán²

Resumen

La presente investigación identificará y describirá la fase de gestión y valoración de las políticas públicas conducentes hacia una estrategia de acción colectiva promovida por el Estado derivado del creciente número de zonas industriales o polos de desarrollo industrial, marcados en el periodo de entre 1940 a 1970, contribuyendo a la descentralización industrial y a disminuir las desigualdades regionales, aunado a la continuidad de plantear la presencia de empresas de alta productividad metal-mecánica, electrónica y automotriz, dentro del Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior, el estado es considerado como Centro Motriz para la Desconcentración Industrial de 1982 a 1988.

Dentro de esos periodos trajeron una concentración de población en los núcleos urbanos y favorecieron la instalación de empresas internacionales de diferentes sectores económicos, y aún más con el proceso de Sustitución de Importaciones, orientando la producción al mercado interno, los corredores y zonas industriales privilegiaron su cercanía a los sectores de consumo y de mano de obra para reducir los costos de logística de transporte y almacenamiento de resguardo de materias primas y mercancías, dando como resultado que detonaron las cadenas de suministro de la mayoría de los sectores productivos industriales, proponiendo un modelo de desarrollo que reemplazara de bienes importados por bienes y servicios producidos localmente, es decir, producir lo que antes no se fabricaba, aumantando las exportaciones, atrayendo inversiones extranjeras.

En la apertura comercial del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en 1994, la finalidad era conformar a nuestro país como una plataforma de exportación a los mercados mundiales, y aumentar las oportunidades de inversión extranjera, creando una competitividad económica comercial de bienes y servicios, activando un programa de infraestructura de las importantes vías de comunicación (ejes logísticos), la infraestructura férrea, portuaria y aeroportuaria.

El proceso de integración de una economía abierta, en la que se advertía que la reconversión de una nueva dinámica económica concentrando el capital privado de los corporativos globales automotrices y las empresas transnacionales de autopartes como resultado y reflejo del comportamiento de la dimensión espacial de la economía neoliberal sobre los corredores industriales.

Conceptos clave: políticas públicas, corredores industriales, economía neoliberal.

¹ Profesor Investigador, Miembro del Núcleo Académico Básico del Doctorado en Ciencias de los Ámbitos Antrópicos del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Universidad Autónoma de Aguascalientes, tonahtuicm@gmail.com

² Profesora Investigadora de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Autónoma del Estado de México, lromerog@uaemex.mx

Introducción

La distribución territorial de las capacidades y bondades no es homogénea y no se ha prodigado democráticamente a lo largo y ancho de las grandes extensiones de la superficie terrestre; los primeros asentamientos humanos dan cuenta del proceso en que, al tener bienes y productos en demasía unos y faltantes, otros, surge el intercambio comercial. La producción masiva de satisfactores dio inicio a las actividades industriales a través de procesos de producción en serie reforzados y auxiliados por máquinas y equipo que incrementó en cantidad y calidad los productos manufacturados.

Para dar mayor certeza y legalidad a estas actividades comerciales e industriales y equilibrar el deterioro ambiental, nace el Estado como órgano regulador de las condiciones y estrategias de desarrollo en los sectores agrícola, ambiental, minero, urbano, motorizadas 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 por lo cual es necesario el diseño de nuevos planteamiento de políticas regionales, implementando una estrategia que permita afrontar los retos del planteamiento de los corredores industriales y sus zonas industriales, para ello deberá promoverse una visión regional y su dinámica de vinculación en coordinación y colaboración con actores políticos, económicos y sociales al interior de cada corredor y zona industrial (ver Esquema No. 1).

Conformando Subcomités de inspección por parte del gobierno del Estado de México en cada corredor para proteger los recursos naturales y los índices de contaminación de suelo, al agua y a la atmósfera, visual, térmica, lumínica, sonora, vibraciones y de olores, así como de los residuos sólidos y peligrosos, que generen las actividades de los sectores industriales. El Estado de México, controla y norma los atributos, características y potencialidades del suelo urbano, como factores que inciden en la posibilidad de desarrollar socioeconómicamente territorios y regiones; están regulados concurrentemente bajo los tres órdenes de gobierno a través de la normatividad que administra los derechos de propiedad inmobiliaria en sus tres desmembramientos esenciales: uso, disfrute y usufructo, tanto para propietarios del sector público como del privado.

En el orden municipal la regulación se ve materializada, en un primer momento, con la memoria descriptiva del Plan de Desarrollo Urbano de cada cabecera municipal con una visión estratégica promoviendo las reservas de suelo aptas para el desarrollo urbano sustentable, la consolidación de proyectos puntuales ligados a los componentes del entorno natural, bajo un marco normativo que regula tanto los espacios como los servicios que se están aplicando sin el conocimiento de la utilidad y necesidad de la sustentabilidad. Por lo tanto, el Sistema de Planeación Urbana y Regional dentro de un contexto nacional mantiene distintos matices en cuanto a la territorialidad y conectividad regional, así como de la habitabilidad y productividad industrial en cada vector geográfico regional, con modos de producción diferentes, y el nivel de inserción de cada actividad productiva dominante regional, y el modelo de acumulación de capital foráneo, resultando interesante la posición geográfica regional de los ejes logísticos y de cada tramo que comprenden los corredores industriales, corredores comerciales y de servicios, corredores

Es importante precisar que la consolidación de una infraestructura urbana, la eficiencia de dotación de energía eléctrica, el recurso hídrico, y mantener un sistema intermodal y multimodal sobre un eje logístico y la disposición de TIC's, son indispensables para determinar el posicionamiento de un nicho de mercado nuevo para una empresa o compañía que se instala y conforma un polígono industrial.

Contribuyendo significativamente al proceso de ocupación y organización del territorio y determinar una logística de transporte, almacenamiento y de proceso industrial para su comercialización y exportación de unidades y mercancías, bajo una política de fomento industrial y de innovación para empresas que generan capital y productos de valor, fomentando empleos con mano de obra especializada.

Reflejando el dialogo y la concertación de acuerdos de negociación de los tratados comerciales con un gobierno que funge como gestor, promotor, regulador o administrador, con la finalidad de programar la aplicación de recursos promoviendo cada corredor industrial manteniendo espacios selectos de cada eje logístico, estructurando las nuevas relaciones con los aglomerados industriales alentando una interacción con las localidades y rurales y los núcleos urbanos aprovechando su posicionamiento geográfico privilegiando el acceso oportuno de insumos y servicios de calidad, detectando sus fortalezas, oportunidades dentro de un horizonte planificado de cada región.

La Zona Metropolitana del Valle de Toluca mantiene una conexión regional con la región Centro Central con una participación por parte del Estado de México de 8.42% de Inversión Extranjera Directa (IED, 2020), Querétaro con 3.5%, Hidalgo con el 0.9%, Tlaxcala el 1%, Puebla el 6.1%, Morelos el 1.9% y la CDMX con el 23.82%. Estas participaciones se reflejan en las Industrias Manufactureras con una inversión del 38.3%, Servicios financieros y de Seguros con una participación del 23.0%, la Industria de la Construcción con una inversión del 20.3%, y el Comercio con una participación del 12.0%. Destacando que en el primer trimestre de 2020 la CDMX es la 1ra. entidad con mayor IED por más de 2,900 millones de dólares (MDD), mientras que el Estado de México es la 3ra. entidad con mayor IED por más de 2,400 MDD.

Estos indicadores también se reflejan en el comparativo de polígonos industriales en la región Centro Central, siendo en 1er. lugar el Estado de México con 110, la CDMX el 2do. lugar con 70, mientras que las entidades de Puebla y Querétaro cuentan con 18. Sin embargo, la CDMX aportación al Producto Interno Bruto real 3.8 billones MXN (PIB, 2020), el Estado de México aportación PIB real 2.1 billones MXN.

También se ve reflejado en el Estado de México las exportaciones con una participación de 19,958,275 (miles de dólares), la entidad de Puebla 13,468,004 (miles de dólares), y Querétaro con 11,725,202 (miles de dólares), siendo los principales entidades y vectores geográficos que mantienen un posicionamiento de corporativos globales, empresas transnacionales y multinacionales de varios sectores productivos, desplegando una infraestructura complementaria en cada corredor y zona industrial. Manufacturas elaboradas en el Estado de México más competitivas a nivel nacional: sector automotriz, alimentos y bebidas, eléctrico-electrónico y químico, cada año sus exportaciones aumentan en un 10% en promedio.

Metodología

El método deductivo-descriptivo, que a partir de axiomas entendemos como verdadero los hechos y acontecimientos históricos de la urbanización neoliberal, deduciendo que la variedad de corporativos globales y empresas transnacionales y multinacionales predisponen una composición de una territorialidad y conectividad regional y una habitabilidad y productividad industrial para abrir un mercado dispuesto a competir desde la gestión y valoración de las políticas públicas de los corredores industriales y las plantas automotrices.

Política de descentralización de plantas automotrices

La ciudad de México a partir del su Centro Histórico mantenía una composición poblacional de 3 millones 480 mil habitantes en 1953, integrando la Delegación Cuahutémoc, Azcapotzalco, Miguel Hidalgo, Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, Benito Juárez e Iztacalco principalmente en su mancha urbana.

Sobresaliendo hacia el norponiente la Delegación Azcapotzalco por la instalación de un polígono industrial de 60 hectáreas en 1936, con una producción de 11,000 barriles de petróleo diarios, manteniendo una tendencia en esa dirección el crecimiento de una vertiente de crecimiento urbano industrial, hasta 1938 se decretó la formalización del complejo petrolero de la Refinería 18 de marzo, (PEMEX), Azcapotzalco, con la nacionalización petrolera tomando el mando el gobierno federal. En 1945 el polígono industrial fue modificado para un crecimiento en su dimensionamiento territorial de 174 hectáreas, instalando más plantas de refinación y de petroquímica básica y estaciones de gas, una planta de tratamiento de aguas residuales, entre otras.

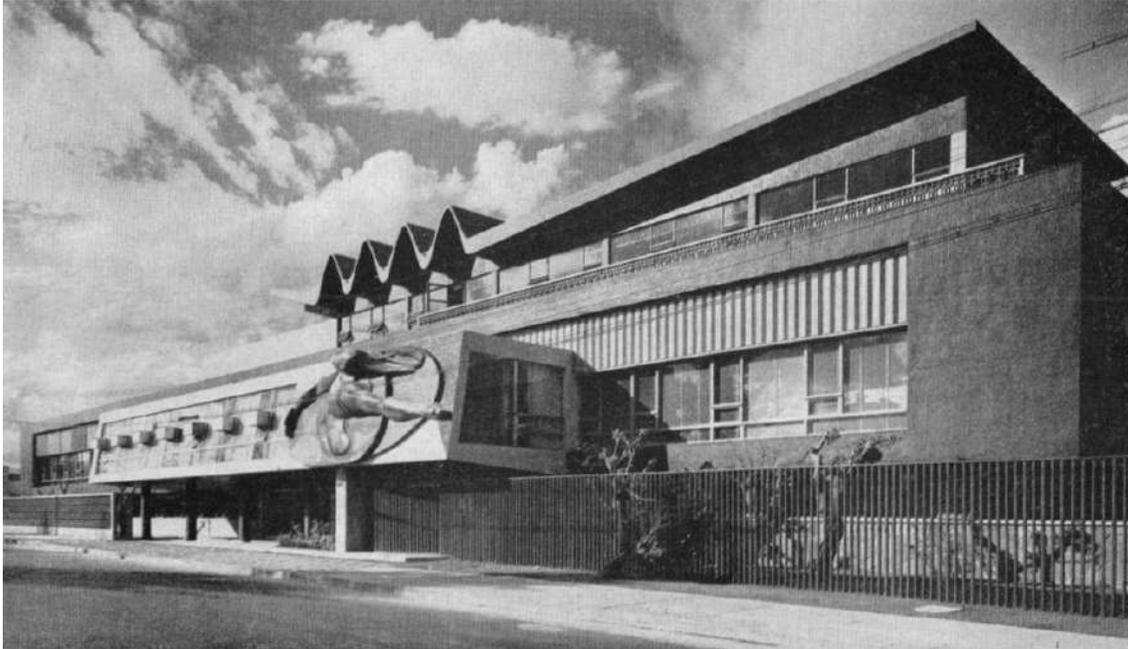
Estos procesos químicos y la central de distribución y comercialización de combustible de 50,000 barriles diarios en 1946 pasó a 100,000 barriles diarios en 1955, para el Valle de México, contiguo a la refinería se reconfiguraba una densidad habitacional, y el emplazamiento de equipamientos de salud y educativo principalmente, al construirse paralelamente la “Refinería 18 de Marzo” y la “Zona Industrial de Vallejo” en 1940 en la periferia urbana de la ciudad de México (D.F.), contando con 800 establecimientos y 71 de las 500 empresas más importantes de México estaban emplazadas en Vallejo, es decir, la instalación de una planta petroquímica y las empresas líderes nacionales de varios sectores económicos: producción y manufactura de electrónicos, industria química de pinturas, adhesivos, recubrimientos y selladores, productos alimenticios, cosméticos, materias primas, para la construcción, entre otros; la Delegación Azcapotzalco tomó la vocación económica industrial de la ciudad de México.

En 1952 la Delegación Miguel Hidalgo al poniente de la ciudad de México en la Colonia Anáhuac se traza un nuevo polígono industrial para emplazar la Fábrica Chrysler ocupando una superficie construida de 8,169 m², integrando elementos geometrizados estilizados sobresalientes en la fachada principal bajo un concepto de la plástica mediante un mural en altoprelieve de la fábrica por el pintor David Alfaro Siqueiros y Leopoldo Méndez un grabado plástico demuestra su destreza artística en el vestíbulo del acceso del edificio de oficinas.

No solamente intervinieron los arquitectos en el diseño y la composición simétrica de la obra de una fachada de tres volúmenes geométricos, sino que también los ingenieros civiles en el cálculo y el esqueleto estructural de la fábrica, y los artistas creativos realizando obras plásticas artísticas y el diseño de muebles por Clara Porset. Creando espacios bien identificados con volúmenes salientes predominando el vano sobre el macizo y sobresaliendo trazos lineales

horizontales sobre la fachada principal con movimientos ondulatorios en la parte superior del tercer volumen de la fachada simulando una longitud de onda para perder la monotonía lineal y mostrar las tendencias artísticas y arquitectónicas de una arquitectura fabril con el juego de realces y remetimientos en sus materiales constructivos (ver Imagen No. 1).

Imagen 1. Fábrica Chrysler (1952), Ciudad de México



Fuente: imagen de la página de internet <https://marq.mx/es/un-pasado-no-valorado-la-fabrica-chrysler-automex-y-el-patrimonio-edificado-del-siglo-xx/>. Consultada el día 01 de julio 2024. 17:40 hrs.

Para 1960 la vertiente de crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de México se integró a los municipios conurbados del Estado de México, tomando dos vertientes principalmente hacia el norponiente con Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec, y el nororiente integrándose con la Delegación Iztacalco, Ixtapalapa y el municipio de Netzahualcóyotl y Chimalhuacán, a su vez se integran a la unidad territorial de la ciudad de México hacia el sur las delegaciones de Cuajimalpa, Tlalpan y Xochimilco, extendiéndose el área urbana a lugares que rebasaron los confines geopolíticos administrativos del D.F.

En la década de los 60 se pronosticaba la posibilidad de descentralizar la industria del D.F., y sobre todo incorporar polos de desarrollo industrial en diferentes vectores geográficos del país, disipando las diferencias regionales económicas y de infraestructura y equipamiento, centradas fundamentalmente en la introducción de nuevos procesos tecnológicos de producción en otras regiones.

En este contexto, la descentralización, respondía a un accionar político implementado en el país mediante diversas iniciativas, esencialmente en materia de planeación regional, fomentar las capacidades en los gobiernos estatales y municipales para su participación y determinar la localización económica de un polígono industrial, buscando descentralizar el gasto, el hecho de promover las capacidades administrativas y fijar sus prioridades con base en criterios propios para determinar el emplazamiento de empresas y fabricas en la ciudad de Toluca por su cercanía con el

D.F., ahora CDMX, impulsando una transferencia de autoridad de recursos económicos para ampliar la capacidad de infraestructura, como la capacidad de concertaciones y acuerdos en asuntos de fomentar el desarrollo económico regional.

Siendo el principal autor los agentes políticos mediante una voluntad política de participación y los gobiernos locales en términos de recaudación fiscal y empiece a generar una sinergia de voluntades para la conformación de una base de datos catastrales, como era en su momento una región menos favorecida en cuanto a desarrollo, lo que permitió que los municipios de Toluca, Metepec, San Mateo Atenco, Lerma y Ocoyoacac implementaran programas y proyectos públicos enfocados a un horizonte deseable en la conformación del Corredor Industrial Toluca-Lerma, teniendo una participación importante diversos ámbitos: fiscal, político y administrativo, e incrementar la participación municipal en la toma de desiciones de obras civiles locales y de gran envergadura de impacto social en la conformación del corredor.

La ciudad de Toluca conformada por 156 mil habitantes en 1960, empezaba a perfilar una vocación industrial y de desarrollo urbano y comercial por la cercanía al D.F., mediante la postulación de la conformación de un Corredor Industrial Toluca-Lerma hacia el oriente, mientras que el D.F., mantenía una población de 4,870,876 habitantes el mismo año con un desarrollo urbano más incipiente hacia el norte y oriente de su territorio, es decir, que en la ciudad de Toluca y la ciudad de México se encontraban instaladas varias empresas de importancia nacional e internacional, ocupando territorios bien definidos el Corredor Industrial Toluca-Lerma y la Zona Industrial de Vallejo, Azcapotzalco, terminando la infreestructura vial de conectividad y la trama urbana, y las carreteras de acceso a la ciudad de México como la vía México-Toluca, y ambas ciudades recibían un éxodo de migrantes provenientes de varios municipios de la república mexicana y de los municipios aledaños de Toluca fomentando un crecimiento poblacional.

La política de descentralización industrial fomentó en 1964 el emplazamiento de la Planta de Ensamble Chrysler, Toluca, con una extensión territorial de 69.178 has., marcó la pauta en el inició de las operaciones del sector industrial automotriz en el Valle de Toluca, creando los primeros modelos de autos, emplazada sobre la incipiente formación del Corredor Industrial Toluca-Lerma, una secuencia espacial que empezaba antes de la Vía Alfredo del Mazo y terminaba en los límites del municipio de Lerma y la delegación Álvaro Obregón, siendo un parámetro para su crecimiento urbano industrial.

El sector automotriz y metalmecánico en el contexto estatal mantiene la hegemonía del fabricante de automóviles a nivel global Fiat Chrysler Automobiles (FCA), desde el diseño y el desarrollo de las diferentes etapas para su ensamblado y su manufactura y su comercialización con una marca de alto rendimiento y calidad, la planta de ensamble de autos Stellantis North American emplazada sobre el Corredor Logístico Industrial Empresarial Toluca-Santa Fe, produciendo varios modelos en una superficie de 691,780 metros cuadrados, con una plantilla de personal de 2,500, en su interior cuenta con 779 robots que operan y son controlados de manera automatizada.³

Posteriormente dando continuidad a la misma política de descentralización industrial permitió en 1965 el posicionamiento de una Fábrica Automex sobre el Corredor Industrial Toluca-Lerma, un proyecto urbano-arquitectónico innovador aplicando una nueva imagen de la arquitectura fabril, recordando los grandes volúmenes horizontales compuestos por un cuerpo central y dos laterales, que enfatizaban el acceso principal mediante una cornisa a una doble altura

³ <https://media.stellantisnorthamerica.com/newsrelease.do?id=19686&mid=904>

de entablamiento de un pedestal del edificio, predominando el vano sobre el macizo, y coronaban en la parte superior del cuerpo central el logotipo y el nombre de la fábrica de las unidades que ensamblan con un tratamiento de materiales enladrillado diferenciándose de los cuerpos laterales y bajo una simetría equilibrada de los tres cuerpos, los cuerpos laterales resguardan una composición armónica con la disposición de vanos sobre el macizo.

En otras fábricas existía la misma composición con una simetría axial, cambiando el macizo sobre el vano y elementos en alto relieve y su composición es un solo elemento horizontal también enfatizando el acceso principal con el juego de ventanales y en su interior con el juego de doble altura y entrepisos.

En otros prototipos de edificios de grandes galeras industriales, mantienen sus tiros de chimenea y su gran volumetría cilíndrica, caracterizaban las fábricas como puntos referenciales de su ubicación, su estructura y el manejo de volúmenes salientes como prismas rematando las esquinas y en la planta baja sobresalen los enormes ventanales y en la parte superior dos ventanas bajo una composición de una simétrica axial que posee una invarianza con respecto a la transformación y su integración con todo el inmueble y su coronación con un juego de balaustradas moldeadas como soporte de un parapeto.

Los edificios mantenían el carácter de una fábrica con una identidad arquitectónica de ser instalaciones necesarias para la fabricación o ensamblados de unidades, siempre contando con una unidad de energía en la parte posterior del inmueble, y ubicados en las principales vialidades de un núcleo urbano, o en las periferias urbanas a los márgenes de un río.

Dando continuidad en las experiencias del pasado en ubicar en las periferias urbanas del núcleo urbano de Toluca y ubicando el posicionamiento de empresas y la instalaciones de fabricas y plantas industriales sobre el Corredor Industrial de Toluca-Lerma, propició la rentabilidad de mano de obra barata por medio de los inmigrantes que se establecieron en los municipios aledaños a Toluca y a su vez, demandaron un espacio habitacional y equipamientos urbanos, autorizando el Gobierno del Estado de México entre 1960 y 1970 cerca de 20 desarrollos en la Zona Metropolitana de Toluca, para uso habitacional, industrial de servicios y comercio, como de entretenimiento y esparcimiento, conformando un nuevo tejido urbano social y la conformación de nuevos municipios conurbados integrándose a la metrópolis.

Una política pública de descentralización industrial enfocada a redirigir la industria a nuevos polígonos de crecimiento dando la oportunidad de expansión territorial del hábitat industrial, otorgando mejores concesiones para el desarrollo de infraestructura vial y férrea, así como el desarrollo inmobiliario industrial en áreas de concertación disponible hacia el Corredor Industrial Toluca-Lerma y la conexión con el D.F., por ello, en 1968 se dispuso la instalación de la Planta de Estampado Chrysler, Toluca, con una extensión territorial de 2.5 has., enfatizando la secuencia espacial del Corredor Industrial Toluca-Lerma.

Sobre un eje vial se fue conformando un cinturón industrial disperso, manteniendo su control de la ubicación y posición territorial se llevó a cabo la propuesta y el diseño de Programas de Fideicomisos para el desarrollo de parques y zonas industriales en cada entidad federativa, ya que cada Administración Pública Estatal gestionaba y transitaba a disponer un desarrollo urbano y ordenamiento territorial orientado a un crecimiento económico por medio de los instrumentos técnicos-jurídicos de los planes y programas de desarrollo urbano de los centros de población.

La zonificación urbana era una práctica recurrente para dividir o fraccionar, lotificación y dosificación cada polígono industrial autorizado, en secciones reservadas para usos específicos de

la industria ligera, mediana o la industria de bienes de consumo o la instalación de una maquila, lo cual determinaban las áreas utilizables, donables y adjudicables con fines de controlar el crecimiento urbano industrial en las zonas industriales dispuestas sobre los corredores industriales a las afueras o periferias de cada cabecera municipal o núcleo urbano.

Valorando los cambios relativos a subdivisiones, fusiones, relotificaciones de los predios, así como de las ampliaciones por las áreas de futuro crecimiento que necesitaba el sector industrial, calculando los coeficientes de ocupación y de utilización del suelo se determinaba la reducción o ampliación del predio asignado y la clasificación industrial que se deseaba emplazar.

Otro ejemplo de ello, fue el emplazamiento de la Fábrica Automex, por el accionar y aplicación de la política pública de descentralización industrial de la Fábrica Chrysler (1952), en la Delegación Miguel Hidalgo, D.F.; a la Fábrica Automex (1965), a la Delegación Santa María Totoltepec, Toluca, ya que hasta 1971, La Planta Automex cambia de nombre a Chrysler de México, S.A., reconociendo el posicionamiento de la localización económica de las plantas automotrices de Stellantis North America Chrysler (Grupo Multinacional), (ver Imagen No. 2).

Imagen 2. Fábrica Automex (1965), Corredor Industrial Toluca-Lerma



Fuente: imagen de la página de internet <https://www.legorreta.mx/es/proyecto-fabrica-automex#pid=2> Consultada el día 01 de julio 2024. 18:20 hrs.

La Fábrica Automex proyectada por el Arq. Ricardo Legorreta con una creatividad de organizar un espacio urbano-arquitectónico, mediante el diseño de una planta industrial, al romper con los paradigmas de las clásicas construcciones de las fábricas o instalaciones fabriles, pensando en el obrero que pasa tres turnos de ocho horas cada turno, es decir, la habitabilidad a la interpretación de un sentido de la antropometría humana en una fábrica, a su vez, el sentido plástico

de la construcción de dos conos constructivos que marcan la pauta del polígono industrial, y de un eje de composición simétrica.

Una imagen que nos permite observar la escala monumental de dos conos, siendo dos volúmenes equilibrados que rematan con el acceso principal y una explanada de acceso peatonal, el primer cono resguarda una estructura de un tanque de agua elevado, revistiendo su sistema constructivo con la forma del cono más alto y un auditorio en la base de la estructura del cuerpo geométrico, estando el segundo cuerpo de un cono truncado en función de una cisterna para la provisión de agua para el sistema de producción, formando dos elementos escultóricos y tres naves industriales.

La composición del primer eje que conecta al D.F., que data desde el periodo del Porfiriato y alrededor estaban las grandes haciendas y establos y parcelas con vocación productiva, para llevar mercancías a la ciudad de México y a su vez traer mercancías, lo que unió a través de la comercialización estas dos ciudades, ahora disponiendo uno de los nuevos modelos de hacer la habitabilidad industrial, con grandes muros sólidos, es decir, predominando el macizo sobre el vano, jugando con la composición de un espacio-uso amplio, y una cordillera de arborización sobre el eje de composición y en las fachadas laterales, e integrando una secuencia espacial de circulación para el peatón (obreros) y las playas de estacionamiento en dos frentes para la mecánica móvil y tener un acceso transitorio para los proveedores.

El emplazamiento de una fábrica sobre un gran predio y un eje conector que cuenta con una infraestructura vial y ferroviaria que permitió los desplazamientos de las mercancías, enseres, materias primas, maquinaria, artefactos, entre otros, con un área de futuro crecimiento para la ampliación de la fábrica. En la planta de conjunto del polígono industrial cuenta con una planta de fabricación de motores, oficinas administrativas, servicios complementarios y pista de pruebas, y la disposición de tres naves industriales y un edificio administrativo con ventanas dosificadas y una atención espacial a jardines y patios, favoreciendo a la gran explanada principal y una serie de áreas vestibuladas integradas.

Política estratégica industrial regional

En 1970 la población establecida en la conformación de seis municipios que integraba la Zona Metropolitana de Toluca ascendía a 418,569 habitantes, ya que los municipios colindantes con el D.F., empezaban a tener un mayor intercambio comercial y de servicios, y sobre todo conformando nuevos cinturones habitacionales, lugares de esparcimiento y entretenimiento en Naucalpan, Tlanepantla, Ecatepec y Netzahualcóyotl, concentrando una periferia urbana densificada, para ello el D.F. mantenía una población de 6,874,165 habitantes, continuando la llegada de más inmigrantes de otras entidades.

Aumentando el índice sociodemográfico y territorial, para 1980 concentraba 13 millones 800 mil habitantes en el D.F., ya que Toluca tenía 500,000 habitantes por lo que posicionaron debido a la gran demanda de productos perecederos y la comercialización de abasto de productos, se determinó en la periferia urbana de la Zona Metropolitana de Toluca la construcción de la Central de Abastos de Toluca en 1989 a 1994 se termina su construcción de la primera y segunda etapa a la fecha continua la construcción de la tercera etapa.

Tomando partido en ese periodo las concertaciones y acuerdos y voluntades políticas de varios funcionarios del gobierno llevaron al Valle de Toluca a desarrollar un modelo de

industrialización sobre los corredores industriales que se fueron conformando un tecnopolo nacional, que recibieron un importante apoyo con la ampliación del Aeropuerto Internacional de Toluca y el continuo crecimiento de la secuencia espacial del Corredor Industrial Toluca-Lerma con terminales de carga multimodal, áreas industriales afines y áreas comerciales y de servicios bien definidas para consolidar la logística administrativa de la cadena de suministro diario transitando y desplazando las cargas principalmente hacia el norte del país.

Derivado de lo anterior, observamos que los patrones territoriales enmarcados por una dispersión territorial de los asentamientos humanos y de asentamiento industriales, conformando una disposición de zonas y parques industriales en diferentes vectores de los corredores industriales permitían una accesibilidad más directa para la correspondencia de la distribución de las mercancías, factores de clima, presas termoeléctricas, y una estructura espacial conformada con pocos enlaces y vinculaciones y conexiones terrestres por medio de los ejes carreteros, vías férreas, y equipamientos aeroportuarios, determinando que los patrones para la disposición y localización económica de zonas con potencial para introducir una infraestructura intermodal en el Valle de Toluca y en sus inmediaciones, empezando ubicar más polos de desarrollo industrial, sobre los corredores industriales.

Así, varios sectores económicos fueron disponiendo un lugar, realizando las diligencias respectivas para posicionarse sobre la secuencia espacial de cualquiera de los cinco corredores industriales, resaltando que cada empresa ha transformado los esquemas de desarrollo basados anteriormente por las políticas estatales que dirigían los procesos nacionales bajo un esquema sustitución de importaciones a un esquema de libre mercado, marcando la pauta el modelo neoliberal.

El Estado de México mantiene una línea de producción manufacturera sobre la Zona Metropolitana del Valle de Toluca competitiva manteniendo una territorialidad y conectividad regional y una habitabilidad y productividad industrial:

- Corredor Logístico Industrial Empresarial Toluca-Santa Fe (CLIET),
- Corredor Industrial Transversal Boulevard Aeropuerto-Toluca (CITBA),
- Corredor Industrial Transversal Tenango-Lerma (CITT),
- Corredor Industrial Transversal Santiago Tianguistenco-Ocoyoacac (CITSO),
- Corredor Industrial Transversal Toluca-Atlacomulco (CITTA).

Los empresarios, dueños de firmas de compañías, broker inmobiliario que facilita la gestión y valoración de las diligencias para un inversionista de alta rentabilidad y desea abrir un nuevo nicho de mercado sobre un corredor industrial e instalar una empresa (Centro Logístico de Distribución y Comercialización), hacen que ocupen un lugar privilegiado en un polígono industrial, dando una certeza y seguridad a su inversión el tener tantas alternativas en un estado dinámico y generador de inversionistas que mantienen una apertura a más mercados regionales, nacional e internacional. Por ejemplo, tres empresas más grandes de América Latina y el territorio es un elemento decisivo para que los Centros Logísticos de distribución y comercialización y posicionarse en diferentes vectores geográficos del Estado de México como:

Merck Group empresa farmacéutica al tener confianza de invertir 7.5 millones de euros en el Parque Industrial Toluca 2000, con 6,800 m². de construcción, abastecerá 50 mil artículos de la línea Life Science, para el desarrollo científico y farmacéutico, generando a nivel nacional 90 mil empleos directos y 400 mil indirectos. Amazon la empresa estadounidense de comercio electrónico

y servicios de computación en la nube se localiza en Prologis Park Grande Tepetzotlán, con una inversión de 125 millones de dólares con 100,000 m². construidos, generando 1,500 empleos directos.

Natura empresa de cosméticos sustentables que ha invertido en la plataforma de la nube, consiguiendo beneficios reales innovando en nuevas sustancias abrió un nicho de mercado localizado en Parque Microindustrial Cuatitlán Izcalli, con una inversión de 197 millones de pesos, contando con un área construida de 21,000 m². Generando 200 empleos directos y 50 indirectos.

Creando una sinergia con otros actores y redes facilitando el desarrollo de una logística comercial y el suministro de cadena de producción, la valoración de las políticas estratégicas industriales en el Estado de México ha asegurado por un lado que los proyectos de empresas internacionales y nacionales se han implantado en sitios donde hay compatibilidad de usos de suelo mixto y una correspondencia con los ejes logísticos, planteando políticas del ordenamiento territorial por medio de un Plan Estratégico Industrial en diferentes regiones, siendo un instrumento cuyo objeto es regular o inducir el uso del suelo y las actividades productivas, con el fin de lograr la participación de inversionistas foraneos y disminuir las desigualdades regionales.

La conectividad de los cinco corredores industriales en la Zona Metropolitana del Valle de México garantiza un posicionamiento geográfico a cada núcleo urbano en sus distintas etapas de desarrollo que se encuentre: reciclamiento, regeneración, renovación, o rehabilitación, para que se implante sobre el mismo eje carretero una diversidad de proyectos en los diferentes sectores económicos productivos, estimulando las transformaciones productivas y dinámicas territoriales apoyando a los consorcios y corporativos transnacionales estructurando las nuevas vinculaciones de servicios en general.

Ante esto, los cinco corredores industriales están asumiendo nuevos planteamientos de inversión por las PYMES en el Estado de México con una gestoría de apertura para su inversión y consolidar en plenitud algunos corredores industriales que llevan 60 años en sus inicios de su secuencia espacial como una vertiente de crecimiento de la ciudad-estado de Toluca hacia el oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México, considerando que estamos inmersos en nuevas formas de relaciones, en donde cada una de las empresas mantienen estándares internacionales para una mayor ocupación de suelo, siendo que antes un parque industrial constaba de 10 hectáreas, hoy día existen parques industriales de más de 20 hectáreas y de una variedad de tamaños.

Los corredores y zonas industriales mantienen sus niveles territoriales por su secuencia espacial y la variedad de posicionamiento de diversas empresas desde la micro a macro empresa ha cambiado sus restricciones, adaptándose a los nuevos planteamientos de empresas transnacionales y multinacionales, incluyendo las nacionales para posicionarse en un polígono industrial y definir su área y la extensión territorial.

A medida que la economía 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 una incipiente competencia que existe a nivel nacional e internacional por posicionar el marketing de las mejores empresas mundiales de varios sectores económicos.

Las diligencias administrativas, legales y las actuaciones sobre el territorio de los cinco corredores industriales de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca deben de responder a los tiempos actuales asumiendo un compromiso fehaciente con la globalización transnacional y la competitividad económica, en una sola unidad territorial que integra los cinco corredores

industriales en la parte oriente y hacia el poniente la ciudad-estado de Toluca y los servicios complementarios para el desarrollo institucional.

Adecuando la configuración espacial de la ciudad-estado de Toluca y su sistema de transporte intermodal de carga, un terreno delimitado para uso industrial que si bien, tardó en operar bajo un régimen aduanero, anexo al aeropuerto internacional de Toluca, conformó el Corredor Industrial Transversal Boulevard Aeropuerto-Toluca (CITBA), ofreciendo un servicio integral bajo el concepto de servicio de envíos y paquetería, y la inspección aduanal, ya que la oferta inmobiliaria de terrenos y edificaciones industriales es altamente demandada para el sector empresarial y algunos particulares, es decir, la instalación de Centros Logísticos en los dos corredores industriales contrajo la dotación de energía e infraestructura y cubrir un déficit de equipamiento urbano que se tenía, y emplazarlo sobre los corredores industriales, cambiando el uso de suelo a mixto.

Así las diferentes empresas tienen la oportunidad de beneficiarse de los diferentes servicios que estos corredores brindan; almacenaje, distribución, logística y producción son ejemplos destacables de ellos, reforzando una infraestructura intermodal y encauzando una vocación económica regional, impulsando principalmente al Corredor Industrial Transversal Tenango-Lerma (CITT), y el Corredor Industrial Transversal Santiago Tianguistenco-Ocoyoacac (CITSO).

La Zona Metropolitana del Valle de Toluca por su posición geográfica estratégica caracterizada 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 industriales, de los cuales tomaremos para este caso tres de ellos, dando una orientación territorial para la conformación de una auténtica comarca industrial, dentro de un planteamiento de hacer ciudad-región predisponiendo una conectividad y territorialidad regional creando un paisaje de la producción con una habitabilidad y productividad industrial que respondan a los escenarios de la globalización transnacional, la competitividad económica y una urbanización neoliberal.

Los componentes del entorno de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca definen una serie de unidades económicas y territoriales al consolidar una unidad territorial de cinco corredores industriales, de las cuales tres de estos están en proceso de transformación espacial al posicionarse la agrupación de una serie de empresas en parques industriales, con asociaciones y fuentes generales de financiamiento por parte del gobierno y financiamiento privado, o un grupo de socios dando apertura a nuevos nichos de mercado.

El Corredor Industrial Transversal Tenango-Lerma (CITT), el Corredor Industrial Transversal Santiago Tianguistenco-Ocoyoacac (CITSO), y el Corredor Industrial Transversal Toluca-Atlacomulco (CITTA), son grandes contenedores donde albergan empresas de base tecnológica, empresas incubadoras, parques industriales, plantas armadoras automotrices, plantas ensambladoras de vehículos de gran peso (tractocamiones), centros logísticos de transporte y almacenaje, unidades de información y transferencias de tecnología, empresas transnacionales y multinacionales que promueven y fomentan el desarrollo del entorno regional favorable para el proceso de innovación tecnológica y la implementación de los TIC's, asociaciones empresariales, dotados de una infraestructura férrea y aeroportuaria, infraestructura intermodal, otorgando la confianza para el establecimiento de un Centro Conjunto de Investigación en Química Sustentable UAEMéx-UNAM.

Mostrando las acciones de un conjunto de medidas orientadas a una integración regional incluyente, por medio de un sistema polinuclear de corredores y zonas industriales, buscando

reorientar la distribución espacial de las unidades económicas sobre la secuencia espacial de cada corredor industrial siendo un factor determinante el neoliberalismo urbano sobre la geografía espacial de los corredores industriales y los centros logísticos de innovación logística comercial y de transporte, almacenamiento y maquila, demandando inversiones para mantenimiento e infraestructura para seguir garantizando una conexión existente, accesible y confiable sobre el corredor que mantiene una interacción más directa y continua, así como también de las zonas de producción y de los cinco corredores existentes.

Hoy día los corredores y zonas industriales han emplazado una serie de fabricas y complejos industriales como: fabricas químicas de pintura, plantas de procesamiento químico, fabricas de neumáticos, plantas del sector de alimentos y bebidas, fabricas de abracivos, fabrica de enseres electrodomésticos, empresas transnacionales de autopartes, equipamiento educativo, hoteles, centros comerciales, estaciones de gasolina, entre otros, esta integración de desarrollos inmobiliarios mantiene un 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 las relaciones capitalistas, apoyada en un sustantivo proceso de cambio tecnológico, mediante la innovación de las formas de producción, circulación y distribución de transacciones comerciales.

Reconociendo la gran importancia que adquiere la dimensión territorial de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca bajo una visión de liderazgo por parte del Estado de México para impulsar la económico local y mantener una hegemonía en el plano regional y nacional e internacional y una mayor interacción de los procesos económicos y sociales con la región del Centro-Occidente y la región Noreste.

Conclusiones

En la actualidad la variedad y complejidad de posicionar una empresa sobre un corredor y zona industrial ha generado confusión e incertidumbre entre los industriales que desean establecerse sobre el territorio de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca, existiendo un amplio ofrecimiento tanto en infraestructura, urbanización, servicios, precios y ubicación; que no observan criterios unificados lo cual conduce a una valoración inadecuada. Mientras que también su territorialidad que mide el proceso de ocupación y organización de los diversos patrones territoriales, así como la utilidad y el potencial del suelo para el desarrollo industrial, determinando la optimización de localización de las transformaciones productivas del paisaje urbano, orientados a definir una vocación económica regional.

Determinando la optimización de localización de espacios de reserva territorial para la inversión de desarrollos inmobiliarios de Centros Logísticos que suscriben un entorno para impulsar la habitabilidad y la productividad industrial, no sólo el hecho de que la expansión no haya sido planeada, sino también su forma de acceso al suelo, bajo un consenso y negociación a partir de un contrato de compra-venta entre un particular y una compañía inmobiliaria o fraccionadora pública o privada, con los sucesiva regulación y supervisión de las dependencias y entidades de los diferentes niveles de gobierno determinando si procede o no como proyectos estratégicos de gran impacto social, así como la asignación genérica de usos de suelo y de potencial de compatibilidad, para poder realizar una inversión para llevar a cabo la factibilidad de terrenos/predios sobre cualquiera de los cinco corredores industriales.

La importancia de consolidar algunos corredores y zonas industriales permiten reducir los costos de operación de logística y generar empleos a través de la innovación. Esto permite evaluar, planear y redefinir espacios de reserva para la expansión global del capital en las inmediaciones de cada corredor industrial, mediante la consolidación de la infraestructura intermodal o multimodal acentuando la consolidación de servicios especializados tecnificados.

Adecuando nuevas reservas territoriales para desplegar la tecnológica y la adecuación de una infraestructura complementaria para los Centros Logísticos que desean posicionarse en la Zona Metropolitana del Valle de Toluca fomentando las ventajas competitivas territoriales, mejorando la accesibilidad a servicios básicos, la regulación jurídica y su clasificación del suelo sobre cada corredor y zona industrial, extensión y localización del suelo aptos para el desarrollo urbano y transferencias de aprovechamiento de los coeficientes de ocupación y utilización del suelo.

Lo anterior pone de manifiesto que el desarrollo regional de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca está relacionado con múltiples factores económicos, políticos y sociales, pero en la misma medida con la sociedad y con la rentabilidad y utilidad del territorio puede ser decisivo para generar un entorno adecuado para la competitividad regional y nacional.

Por lo tanto la ciudad –es un territorio urbano, metropolitano y regional- en un contexto global, mediante el emplazamiento de corporativos globales, empresas transnacionales y multinacionales imperando una economía mundial controlada cada vez por un modelo neoliberal, este proceso se denomina globalización transnacional y competitividad económica: ámbito comercial (intercambio de bienes), procesos productivos (segmentación y desconcentración de empresas a diversos territorios) y capital (desarrollo de la inversión extranjera).

Ante esto la Zona Metropolitana del Valle de Toluca está asumiendo nuevos roles de su composición de la territorialidad y conectividad regional, y su habitabilidad y productividad industrial sobre los cinco corredores industriales, bajo políticas de un mercado libre y contextualizado por una economía neoliberal para definir y controlar las reservas territoriales y el óptimo manejo de los coeficientes de ocupación y de utilización del suelo para hacerlo más accesible a las empresas transnacionales y multinacionales, mejorando la accesibilidad a servicios básicos, la regulación jurídica y su clasificación del suelo sobre los corredores industriales.

Dando paso a la regulación y promoción de programas de desarrollo de cooperación interempresarial, instrumentos para fomentar la inversión privada, mecanismos de financiamiento de las empresas, presencia de pequeñas y microempresas articuladas a las industrias con capacidad reactiva tecnológica o de automatización.

Manteniendo un propósito común de consolidar un Hub Logístico Regional, donde converge el desarrollo económico manufacturero con el desarrollo económico industrial, determinando que la Zona Metropolitana del Valle de Toluca ha mantenido una logística de transporte y la eficiencia en la cadena de suministro que mantienen los cinco corredores, enfrentando desafíos considerables por el aumento en el volumen de transporte de mercancías, insumos, enseres, materias primas, equipos y utensilios, entre otros, han resaltado la necesidad de mantener programas de mantenimiento y correctivo sobre la infraestructura vial y férrea, aumentando cada año el parque vehicular de los medios de transporte garantizando una movilidad eficiente en los puntos de operación de carga y descarga y los puntos de desplazamientos y conexiones a otros corredores industriales.

Referencias literarias

- Aguilar, Adrián Guillermo**, Las ciudades intermedias y el desarrollo regional en México, UNAM, COLMEX y CNCA, México, 1996.
- Avila Conelly, Claudia**. “Urge regular desarrollo de parques industriales”. Directora General de la Asociación Mexicana de parques Industriales. Revista Inversión Inmobiliaria. Año 4, Número 22, septiembre octubre 2011.
- Asuad Sanén, Norman**, “Aspectos básicos que debe entender una política de desarrollo regional y urbano en México en el corto, mediano y largo plazo”. Revista de Investigación Económica, núm. 231, enero-marzo 2000, México, UNAM Facultad de Economía.
- Barberena Vega, Miguel Ángel** 1992. 6° Informe de Gobierno. Compromiso Cumplido. Talleres Gráficos del Estado. Aguascalientes, Ags. 15 de noviembre.
- COPLADEA** 1984. Presidencia Municipal Aguascalientes. Plan Municipal de Desarrollo 1984-1986. Síntesis.
- Beguinot C** (1992) Los tres Tipos de Ciudad y su dimensión Urbanística. En cambios Urbanos y Políticas territoriales, Edit. por Manuel Ferrer Regales, EUNSA 1992.
- Compañía Mexicana Aerofoto S.A.** Noticias relacionadas:
- Proyectos de LEGORRETA en la revista Arquitectura México #104, Abril 1971
 - FÁBRICA AUTOMEX, EN REVISTA CALLI #49, 1970
 - ENTREVISTA A RICARDO LEGORRETA Y MATHÍAS GOERITZ EN REVISTA ARQUITECTURA / MÉXICO, NO. 100, ABRIL-JULIO 1968.
 - Publicación en la Revista "Arquitectos de México", Agosto 1967, de entrevista y proyectos LEGORRETA®.
 - FÁBRICA AUTOMEX EN REVISTA CALLI #15, DE 1967
 - Fábrica Automex en Revista Cuadernos de Arquitectura del INBA, Junio 1966.
 - FÁBRICA AUTOMEX EN REVISTA ARQUITECTURA MÉXICO, NO. 89, MARZO 1965
 - Dronemundo https://youtu.be/w7qJZMa5jRU?si=SvJHBZcS_39JPcHt
- De Mattos, C.**, “reestructuración, crecimiento y expansión metropolitana en las economías emergentes latinoamericanas”, en S. Gorenstein y R. Bustos (comps.), Ciudades y regiones frente al avance de la globalización, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1998, pp. 13-38.
- Gobierno del Estado de Aguascalientes** 1999. Aguascalientes Plan Estatal de Desarrollo 1998-2004. Talleres Gráficos del Gobierno del Estado de Aguascalientes. Mayo.
- Gobierno del Estado de Aguascalientes-González González, Felipe** 2000. Aguascalientes Programa Estatal de Desarrollo Urbano 1998-2010. Síntesis. Talleres Gráficos del Estado.
- Gobierno del Estado de Aguascalientes** (2014). Hidrografía <http://www.aguascalientes.gob.mx/estado/hidro.aspx>.

- Gobierno Federal-Naciones Unidas** 1971. Plan Lerma. Asistencia Técnica. Programa de Desarrollo Industrial para el Estado de Aguascalientes 1975-1980. Fideicomiso en Nacional Financiera, S. A. Guadalajara, Jal.
- González L** (2002) Hidrogeología del Valle de Aguascalientes, México, en: Bocanegra E, Martínez D, Massone H (eds.). Groundwater and Human Development. 1157-1164 Pp
- IMPLAN** 2001. Instituto Municipal de Planeación. Plan Estratégico de Desarrollo 2020. Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes 2000-2020. Grupo Impresor México, S.C.
- Industrialización, medio ambiente y dependencia**, Recuperado el 12 de agosto de 2014, de http://www.eurosur.org/medio_ambiente/bif36.htm
- Lozano de la Torre, Carlos**. s.f. Gobierno del Estado de Aguascalientes. Plan Sexenal de Gobierno del Estado 2010-2016. Resumen Ejecutivo.
- Polése, Mario** (1998), Economía urbana y regional: introducción a la realización entre territorio y desarrollo, coeditores: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (México), Grupo Interuniversitario de Montreal Ciudades y Desarrollo, y la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional (ACDI).
- Precedo, A.**, Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI. Desarrollo Local, identidad territorial y ciudad difusa, Madrid, España, Síntesis, S.A., 2004.
- Reynoso Femat, Luis Armando** 2010. Programa de la Zona Metropolitana Aguascalientes-Jesús María-San Francisco de los Romo. Gobierno del Estado de Aguascalientes. Periódico Oficial Número 11. Segunda Sección. 15 de Marzo de 2010. Talleres Gráficos del Estado de Aguascalientes.
- SEMARNAT** (s.f.) Instituto Nacional de Aguascalientes. Recuperado el 12 de agosto de 2014, de <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones/libros/36/cap3.html>
- Seoánez Calvo, Mariano** (1999). Contaminación del suelo.
- Tejeda, A, y Castillo, N.** (2010). Impactos urbanos: ondas de calor en tres ciudades de México. En M. Cárdenas, México ante el cambio climático: Evidencias, impactos, vulnerabilidad y adaptación (pp. 34-39). México: Green-peace México.
- Valenzuela Rubio, M.** El medio ambiente urbano. Su conceptualización y problemática desde la óptica geográfica. En <<Geografía y Medio Ambiente>>, MOPU, Madrid 1984, pp 275-307.
- Vidal de la Santos, Ezequiel** (2009). Impacto Ambiental.
- Volke Sepúlveda, Tania** (2000). Tecnologías de remediación para suelos contaminados.

