

Planeación, gobernanza y sustentabilidad

Retos y desafíos desde el enfoque territorial

Carlos Alberto Pérez-Ramírez
Juan Roberto Calderón-Maya
(coordinadores)



Universidad Autónoma
del Estado de México



Edición financiada por el Programa de Fortalecimiento de la Calidad Educativa PFCE-2016 proyecto K03131010

Planeación, gobernanza y sustentabilidad : retos y desafíos desde el enfoque territorial / Carlos Alberto Pérez-Ramírez y Juan Roberto Calderón-Maya, coordinadores. - - México : Universidad Autónoma del Estado de México : Juan Pablos Editor, 2018

1a. edición

375 p. : ilustraciones ; 17 x 23 cm

ISBN: 978-607-422-915-8 UAEMéx

ISBN: 978-607-711-454-3 Juan Pablos Editor

T. 1. Desarrollo sustentable - México T. 2. Política ambiental - México

HC140.E5 P53

PLANEACIÓN, GOBERNANZA Y SUSTENTABILIDAD.
RETOS Y DESAFÍOS DESDE EL ENFOQUE TERRITORIAL
de Carlos Alberto Pérez-Ramírez y Juan Roberto Calderón-Maya
(coordinadores)

D.R. © 2018, Carlos Alberto Pérez-Ramírez y Juan Roberto Calderón-Maya

D.R. © 2018, Universidad Autónoma del Estado de México

Instituto Literario # 100, Col. Centro
C.P. 50000, Toluca, Estado de México
Tel.: (01 722) 226 23 00
<<http://www.uaemex.mx>>

D.R. © 2018, Juan Pablos Editor, S.A.

2a. Cerrada de Belisario Domínguez 19, Col. del Carmen
Del. Coyoacán, 04100, Ciudad de México
<juanpabloseditor@gmail.com>

Fotografía de portada: Leopoldo Islas Flores

Diseño de portada: Daniel Domínguez Michael

ISBN: 978-607-422-915-8 UAEMéx

ISBN: 978-607-711-454-3 Juan Pablos Editor

El contenido de esta publicación es responsabilidad de los autores.

Queda prohibida la reproducción parcial o total del contenido de la presente obra, sin contar previamente con la autorización por escrito del editor en términos de la Ley Federal del Derecho de Autor y en su caso de los tratados internacionales aplicables.

Impreso y hecho en México

Juan Pablos Editor es miembro de la Alianza de Editoriales Mexicanas Independientes (AEMI)

Distribución: TintaRoja <www.tintaroja.com.mx>

Índice

Presentación	11
I. DINÁMICAS Y PROCESOS DE LA PLANEACIÓN	
La planeación urbana mexicana en la coyuntura de Hábitat III <i>Juan José Gutiérrez Chaparro y Teresa Becerril Sánchez</i>	17
Urbanización neoliberal y proceso de expansión urbana en el corredor industrial del Bajío <i>Tonahtiuac Moreno Codina, Netzahualcóyotl López Flores y Mónica de la Barrera Medina</i>	33
Planteamientos teóricos para el análisis de los equipamientos de seguridad y justicia <i>Elsa Mancilla González, Pedro Leobardo Jiménez Sánchez y Francisco Javier Rosas Ferrusca</i>	57
La vivienda mínima de interés social y sus efectos sociales <i>José Juan Méndez Ramírez y Yadira Contreras Juárez</i>	69
Planeación y seguridad urbana desde lo local: Delegación San Lorenzo Tepaltitlán, Toluca <i>Graciela M. Suárez Díaz, Norma Hernández Ramírez y Teresa Becerril Sánchez</i>	93

Modificación de la estructura urbana mediante las urbanizaciones cerradas <i>Miriam Romero Valdez, Héctor Campos Alanís y Pedro Leobardo Jiménez Sánchez</i>	107
La gestión de residuos sólidos urbanos sustentable, una mirada al Estado de México <i>Elizabeth Díaz Cuenca, Carlos Alberto Pérez-Ramírez y Alejandro Rafael Alvarado Granados</i>	129
II. ENFOQUES DE GOBERNANZA E INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN	
Gobernanza metropolitana: perspectiva integral para la innovación pública en Toluca, Metepec y Zinacantepec <i>Francisco Javier Rosas Ferrusca, Verónica Miranda Rosales y Juan Roberto Calderón Maya</i>	143
Hacia un hábitat sustentable en Toluca y Metepec <i>Verónica Miranda Rosales y Francisco Javier Rosas Ferrusca</i>	167
Gobernanza ambiental y turismo rural: escenarios de desarrollo en áreas naturales protegidas <i>Carlos Pérez-Ramírez, Elizabeth Díaz Cuenca y Alejandro Rafael Alvarado Granados</i>	193
La ciudad turística: desarrollo contra sustentabilidad <i>Octavio Castillo Pavón y Alberto Javier Villar Calvo</i>	211
III. COMPLEJIDAD AMBIENTAL Y SUSTENTABILIDAD	
La construcción del conocimiento ambiental en México desde lo ontológico, epistemológico y metodológico <i>Edgar Hernández-Quiroz, Lilia Zizumbo-Villarreal y Sergio González-López</i>	233
Conservación de la biodiversidad del Área Natural Protegida Parque Hermenegildo Galeana <i>Leopoldo Islas Flores y Lilia Angélica Madrigal García</i>	255

Resiliencia agrícola: una propuesta metodológica para su análisis en el nivel local en sistemas agrícolas de maíz y papa <i>Belina García Fajardo, Carla Liliana García Celaya y Eufemio Gabino Nava Bernal</i>	277
Variabilidad de la temperatura y la precipitación en la ciudad de Toluca y su correlación con el crecimiento urbano <i>Adriana Guadalupe Guerrero Peñuelas, Ana Marcela Gómez Hinojos y Alberto Primo Salazar</i>	299
De lo ancestral a lo actual, captación y aprovechamiento de agua de lluvia <i>Ana Marcela Gómez-Hinojos y Adriana Guadalupe Guerrero-Peñuelas</i>	319
Remoción de cromo hexavalente, Cr (VI), empleando residuos de <i>Zea mays</i> <i>Eduardo Campos Medina, María del Carmen de Sales Peralta y Salvador Adame Martínez</i>	335
Sustentabilidad y complejidad urbana: análisis del área de manejo ambiental Ecozona de la Ciudad de Toluca <i>Ricardo Farfán Escalera, Erle García Estrada e Isidro Rogel Fajardo</i>	359

Urbanización neoliberal y proceso de expansión urbana en el corredor industrial del Bajío

*Tonahtuic Moreno Codina**
*Netzahualcóyotl López Flores***
*Mónica de la Barrera Medina****

INTRODUCCIÓN

Nuestro marco referencial será el proyecto del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, que deberá responder a los escenarios de la globalización transnacional y la competitividad económica, reafirmando el compromiso con el libre comercio y la movilidad de capitales. También consideramos la regulación y promoción por parte del Estado en el proceso de aplicación de políticas estratégicas del desarrollo industrial mediante el Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales, cuyo fin es incentivar y promover que las autoridades municipales armonicen sus programas de desarrollo de acuerdo con la política nacional, así como la participación de instituciones públicas, privadas y sociales, en reconocimiento del Programa de Desarrollo Regional, Región Centro Occidente como un instrumento de carácter programático, que establece un marco referencial para el desarrollo integral de la región. De tal forma, define los lineamientos generales y los ámbitos de acción para dar certidumbre a las inversiones que potencialmente vendrían a instalar sus empresas transnacionales en algún municipio; de aquí derivamos un estudio empírico y longitudinal que evalúa las transformaciones productivas y dinámicas territoriales, identificando la autorización de cambios de uso de suelo y permisos de construcción para otorgar las licencias para uso industrial. Lo anterior permite una conectividad, territorialidad y habitabilidad regional, creando las condiciones físicas espaciales para la optimización del suelo y una amplia variedad de ofertas a los diferentes sectores productivos,

* Universidad Autónoma de Aguascalientes, Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción. Profesor-investigador. Correo electrónico: <tonahtuic@hotmail.com>.

** Universidad Autónoma de Aguascalientes, Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción. Profesor-investigador. Correo electrónico: <nlopezuua@gmail.com>.

*** Universidad Autónoma de Aguascalientes, Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción. Profesora-investigadora. Correo electrónico: <msdelaba@correo.uaa.mx>.

condiciones que al mismo tiempo dirigen la vertiente de crecimiento de las zonas conurbadas.

En México se ha impulsado la construcción, modernización, expansión y mantenimiento de diferentes proyectos relacionados con infraestructura, para que las empresas de origen nacional y extranjero operen de forma competitiva dentro del escenario de la urbanización neoliberal, conformando una estructura productiva y una base territorial, siendo el fundamento esencial del modelo neoliberal, así como adecuando el Plan Nacional de Desarrollo dentro de una perspectiva global e incrementar la competitividad en la economía nacional, y mejorar la logística comercial, siendo una estrategia para impulsar el desarrollo económico regional y territorial.

Para ello el Sistema Nacional de Corredores Multimodales tendrá que contemplarse y complementarse para su desarrollo en diferentes vectores geográficos, tales como el emplazamiento de parques industriales, tecnoparques, puertos interiores, complejos industriales, plantas armadoras automotrices; todo ello apoyado con una política de desarrollo regional y urbano que encuentre las condiciones adecuadas para las actividades de logística y comercialización de servicios; es decir, proporcionando una reconfiguración territorial y una especialización regional para emplazar una serie de conglomerados industriales de diversos sectores productivos.

El proceso de expansión urbana en el Eje Interior del Pacífico, sobre la carretera federal número 45, México-Querétaro, en el entronque del libramiento Querétaro-San Luis Potosí, en el municipio El Marqués, Querétaro, en la localidad El Colorado, donde convergen la desviación de dos corredores, refleja dos trayectorias con un mismo patrón territorial sobre el Parque Industrial Querétaro, que por su ubicación geográfica contempla primeramente la carretera federal número 57, Querétaro-San Luis Potosí, llegando hasta el Complejo Industrial Automotriz General Motors y el Parque Industrial Logistik San Luis Potosí: BMW.

En un segundo trayecto, a 26.5 kilómetros, al sur de la carretera federal 45, en su tramo de Querétaro a Celaya, inicia otro corredor que llega hasta el megaclúster automotriz de Daimler Mercedes Benz y Renault Nissan en Aguascalientes. En ambos corredores se localizan polígonos industriales en las inmediaciones de áreas de cultivo, áreas ejidales, haciendas, rancherías, asentamientos irregulares, localidades rurales, urbanas, zonas conurbadas y metropolitanas, propensas a ser detonadores de proyectos por parte de los desarrolladores empresariales inmobiliarios, siendo fundamental llevar a cabo un estudio de la comprensión de las realidades urbanas y del desarrollo regional, que se manifiestan mediante una movilidad intermodal sobre el tejido urbano social.

De ahí la enorme importancia de jerarquizar los corredores logísticos, identificando la distribución, el número de autorizaciones y permisos de proveedores en el sector productivo automotriz que instalan sus naves industriales; constituyendo un eje generador de un entorno óptimo con bondades y facilidades de accesibilidad.

En términos generales, de ahí la importancia del re-escalamiento de la urbanización de la “ciudad-región”, es decir, un territorio geográfico donde conforme con una estrategia general asumida, conjuntamente, por las empresas transnacionales y las nacionales, se mantenga un propósito común: consolidar la jerarquía de la secuencia espacial del corredor y su disposición de una competencia del valor agregado comercial de los diferentes sectores productivos, contextualizando una escala territorial geoeconómica del aparato productivo logístico comercial, pero a su vez, exigiendo una mayor participación de los estados y municipios, para acondicionar el sistema de infraestructura intermodal.

METODOLOGÍA

La aplicación del sistema de cuadrantes es un proceso metodológico que permite regular y determinar zonas aptas y no aptas para el desarrollo urbano dentro de una gestión territorial, proponiendo el establecimiento de los diferentes sectores productivos y económicos sobre el corredor, generando nodos de interacción económica. El estudio se efectúa mediante el método analítico-sintético implementando el sistema de cuadrantes, estableciendo en capas las imágenes georreferenciadas del territorio donde se ubica la secuencia espacial del corredor, en este caso, conformado por el Sector Metropolitano de Aguascalientes-San Francisco de los Romo, dentro de la escala territorial geoeconómica; describiendo las características territoriales y el diagnóstico del Segmento Sur de Peñuelas.

Otro ejemplo es el Sector Metropolitano de Celaya-Querétaro, dentro de la escala territorial geoeconómica; describimos las características territoriales y realizamos su diagnóstico del Segmento Oriente de Santa Rosa Jáuregui. Mediante un mosaico de ponderaciones especificando propuestas de desarrollo insertadas en cada una de las celdas de dos kilómetros, integradas por cuatro cuadrantes de un kilómetro, y a su vez comprenden una delimitación espacial reticular de una hectárea comprendida por parcelas, demostramos su efectividad como una técnica instrumental que permite identificar la geomorfología, los usos del suelo y los aspectos naturales. Se plantea una prospectiva de escenarios en cada segmento territorial sobre el corredor y la predisposición de alternativas de nuevos poligonales, respondiendo a las necesidades de la población e insertando otros sectores productivos, respetando los recursos naturales existentes y las praderas productivas.

RESULTADOS

Los tratados comerciales han revelado una radiografía que expresa profundas disparidades regionales y sectoriales en el Bajío —que se adapta en tiempos diferencia-

dos, con resultados heterogéneos—, con una difícil integración a los circuitos comerciales económicos mundiales, las carencias de nuestra infraestructura (sobre todo, las desigualdades que presentan las cabeceras municipales y su conectividad con el sistema carretero como eje articulador), la falta de integración con los programas de desarrollo urbano y regional, así como la falta de instrumentos regulatorios para fomentar y regular la inversión privada de empresas transnacionales tecnificadas con otros estándares de diseño, cuya operatividad y eficiencia logística del sistema intermodal de transporte están enmarcadas dentro de un carácter exógeno.

La aplicación del método de cuadrantes detectó la localización de las actividades generadas por cambios en la organización y crecimiento de la economía orientada al sector manufacturero, aunados a un parque de proveedores de bienes y servicios, de materias primas y de autopartes que suministran, principalmente, a los complejos industriales automotrices, motivados por las innovaciones de productos de calidad y acentuando patrones de concentración espacial. Para ello fue necesario realizar obras complementarias de la cobertura de la red carretera de las entidades federativas que comprende la región del Bajío, abarcando una longitud de 45 728 kilómetros, de los cuales 766 alcanza la cobertura de carreteras federales, mientras que el Corredor Logístico Industrial Automotriz del Bajío comprende una longitud de recorrido de 242.5 kilómetros; a su vez, cuenta en su trayectoria con 2 893.2 kilómetros de vías férreas y con seis equipamientos aeroportuarios y una conectividad con los puertos de Lázaro Cárdenas, en Michoacán, y de Manzanillo, en Colima.

Esto indica que el Eje Interior del Pacífico y el Eje Transnacional del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) mantienen una interacción directa con los corporativos globales automotrices y la aeronáutica espacial; es decir, los corporativos ven la flexibilidad en la localización de las actividades generadas por cambios en la organización y crecimiento de la economía orientada a complejos manufactureros de plantas armadoras de automóviles en el Bajío, complementarias a un parque de proveedores de autopartes y su conectividad de servicios del interés público o privado, e incluso del intercambio de información, transacciones, bienes y servicios, materias primas, capacitación de personal y el traslado de todo tipo de mercancías por medio del transporte multimodal.

En cuanto a las autorizaciones de licencias de construcción dentro del periodo que da inicio formal a la apertura comercial del TLCAN, desde 1994 hasta 2002, se han expedido para el uso industrial, siendo trece vectores geográficos los que interactúan de manera directa e indirecta con el Eje Interior del Pacífico, resaltando el estado de Aguascalientes con una estimación de 300 licencias de construcción en ese periodo, de las cuales 109 se llevaron a cabo en el municipio de Aguascalientes, sobresaliendo en el año 2000 con un máximo de licencias expedidas de 65 para el uso industrial.

Dentro del sector I, que comprende la entidad federativa de Aguascalientes, siendo parte de la región del Bajío, cuenta con 12 parques industriales públicos, cinco parques

privados y dos parques industriales municipales, de ellos destaca la planta armadora de Nissan, que comparte la secuencia espacial del Corredor Logístico Industrial Automotriz del Bajío, con una terminal intermodal “TMM Aguascalientes”, dentro del municipio capital, misma que se conecta con la planta armadora y con los puertos de Lázaro Cárdenas, de Manzanillo, y con los de Altamira, en Tamaulipas, y el de Veracruz. La terminal se encuentra a 15.3 kilómetros, recorridos en aproximadamente 16 minutos, del Aeropuerto “Lic. Jesús Terán” y cuenta con 101 kilómetros de vía férrea.

La ciudad de Aguascalientes se ha establecido como un centro motriz para la concentración industrial, la construcción de las primeras naves industriales y la planta automotriz, todo ello reflejan los resultados de concertaciones y convenios de acciones con el gobierno federal, prueba de ello son las reformas a la Ley Agraria en 1992, que permitieron la apertura de los derechos de propiedad agraria y facilitarían la entrada en vigor del TLCAN en 1994. De esta concatenación de grandes acontecimientos, las políticas del estado de Aguascalientes han participado con diferentes énfasis a lo largo del último tercio del siglo pasado.

La conurbación prevista para el Polo de Desarrollo Industrial Sur fue impulsada por la consolidación del Parque Industrial Logístico Automotriz (PILA), inmueble propiedad del Fideicomiso Desarrollos Industriales de Aguascalientes. Se trata de un fraccionamiento tipo industrial, autorizado bajo el régimen de propiedad en condominio por la CEDU, clasificándolo como “condominio especial tipo industrial” el día 13 de abril de 2012 (véase el mapa 1). Consta de 1 068 900.00 m². Se determinaron 847 752.62 m² como área vendible distribuida en 21 predios. La planta automotriz que se estableció demandará una urbanización y ocupación acelerada de las áreas existentes entre los asentamientos industriales y los urbanos con la consiguiente transformación de la tierra de uso agrícola en suelo potencialmente urbano, el cual requiere ser planificado oportunamente (Ortega, 2003).

El estado de Aguascalientes autorizó una estimación mayor al anterior periodo, con 685 licencias de construcción, de las cuales 404 se llevaron a cabo en la Zona Industrial Sur de Aguascalientes, conformada por un espacio con potencial para el desarrollo industrial Nissan, constituyendo un eje de 22.5 kilómetros.

Dentro de ese periodo, en el estado de Jalisco no se autorizó licencia alguna para uso industrial, siendo una zona de transición compuesta de 60 kilómetros. Por su parte, en Guanajuato se autorizaron sólo dos licencias, tardando en comprender que se necesitaba ponderar una decisión de rehabilitar, renovar, adecuar o conservar el espacio territorial colindante con el eje carretero para determinar los coeficientes de ocupación y de utilización del suelo, como un factor de competitividad territorial.

En este sentido, el estado de Querétaro comprendió de inmediato la magnitud de la necesidad de afrontar la actualización y la apertura de 234 licencias expedidas, de las cuales 111 fueron para el municipio de Santiago de Querétaro, preparando práctica-

mente la predisposición de terrenos periféricos y de enlace de conectividad con el corredor, concesionando 87 licencias en el año 2000. También en el estado de Guanajuato se comprendió la importancia de expedir un exponencial de 1 588 licencias, de las cuales se autorizaron en el municipio de León 769, manteniendo un recorrido de 150 kilómetros hasta el municipio Apaseo el Grande, agrupando emplazamientos dispersos de empresas transnacionales que han invertido cuantiosos recursos en plantas de ensamble y en la multiplicación de plantas fabricantes de autopartes, constituyendo la nueva estructura global de la conectividad.

Por ello, el estado de Aguascalientes diseñó el Plan Estratégico Sur (PES), donde se localizan importantes vías de comunicación, el Aeropuerto Internacional “Jesús Terán Peredo”, las vías del ferrocarril y la carretera federal número 45, además de ser una zona donde se cuenta con reservas territoriales. El PES fue un instrumento diseñado con el objetivo de sustentar su viabilidad, respetando, protegiendo y garantizando los intereses colectivos de la sociedad por medio de la planeación urbana y el ordenamiento territorial, estableciendo adecuadas provisiones, usos, reservas, y destinando en zonas aptas a los asentamientos industriales.

Para tales fines, el municipio de Aguascalientes define como necesaria la formulación, a corto (2004), mediano (2010) y largo plazos (2020), el Programa de Fomento Económico, el Programa de Coordinación Estado y Municipio para la Ubicación de Actividades Económicas e Industriales del Sectorial, así como la instrumentación del Programa Sectorial de Consolidación de Corredores Industriales (H. Ayuntamiento de Aguascalientes, 2013).

El desarrollo industrial enmarcado dentro del Programa de la Zona Metropolitana Aguascalientes-Jesús María-San Francisco de los Romo, señala que la concentración de las actividades industriales, comerciales y los servicios se asienta en la zona sur del estado, con 190 336.68 hectáreas de extensión, 33.83% del territorio estatal, en donde se ubica 87% de las empresas manufactureras registradas (Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2010:2, 13).

La Secretaría de Planeación y Desarrollo Regional (Seplade, 2004-2010) retomó las propuestas de desarrollo de hace 20 años de las autoridades municipal y estatal, al prever 4 500 hectáreas para el desarrollo futuro de Aguascalientes y el Polo de Desarrollo de Peñuelas, que se encuentra claramente incluido en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Aguascalientes. Esto fue publicado en el *Periódico Oficial*, el 29 de noviembre de 1998, donde se establece la definición de una política que detona las cabeceras de las delegaciones de Peñuelas, El Salto de los Salado, Villa de Jesús Terán (Calvillito) y José María Morelos (Cañada Honda).

A su vez, este instrumento de planeación, el PES, establece las políticas de uso del suelo urbano para definir y controlar las reservas territoriales, y la oferta de suelo urbano en el Segmento Norte Metropolitano. Además, busca promover la oferta de suelo urbano para hacerlo más accesible a la población y evitar el surgimiento de asenta-

mientos humanos irregulares, además de promover el desarrollo económico para contribuir al equilibrio en la distribución de los servicios, fortalecer las actividades industriales y de servicio, presentando las características para consolidar la reserva territorial suficiente para un proyecto que proporcione sustentabilidad al desarrollo de Aguascalientes.

También en ese periodo, en la zona sur de Peñuelas, cerca del Parque Industrial Logístico Automotriz (PILA) y de la segunda planta armadora de Nissan, se ubican las localidades con sus habitantes respectivos: San Antonio de Peñuelas, 2 147; El Refugio de Peñuelas, 1 473; Buenavista de Peñuelas, 1 473; Peñuelas (El Cenegal), 1 472; Jesús Gómez Portugal, 9 339; San Francisco de los Romo, cabecera, 35 769; Pabellón de Arteaga, cabecera, 41 862; Rincón de Romos, cabecera, 27 988; La Punta, localidad, 2 197; Cosío, cabecera, 15 042; El Salero, localidad, 1 074, y la Zona Metropolitana de Aguascalientes, con 968 119 habitantes que inscriben y dimensionan una periferia dentro del proceso de crecimiento urbano industrial.

Se trata de una comarca regional estratégica, que incluye un conglomerado industrial, servicios, comercio y vivienda, dando paso a la implementación y promoción de un programa de desarrollo de cooperación interempresarial, instrumentos para fomentar la inversión privada, mecanismos de financiamiento de las empresas, presencia de pequeñas microempresas articuladas a la economía local, descentralización de industrias para promover zonas atrasadas (véase el mapa 2) ubicadas sobre la carretera federal número 45 y un sistema de conectividad y organización de logística multimodal hacia los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

Prueba de lo correcto de esta previsión, es la construcción de la segunda planta de la Nissan, con una inversión estimada de 1 360 millones de dólares, generando 5 700 empleos directos y una productividad anual de 300 mil unidades, compartiendo costos bajo la asociación, contribuyendo a acelerar el desarrollo y la eficiencia de los costos de producción, potencializando 100 empresas de proveeduría en Aguascalientes, accediendo a nuevos mercados de exportación con la Alianza del Pacífico y el Acuerdo de Asociación Transpacífica.

Aguascalientes busca tener una conexión cada vez más directa con las grandes corporaciones, las cuales a fin de cuentas son las que controlan la economía mundial; cuando los corporativos ven a esta ciudad-región, no solamente el segmento sur y norte, sino a toda la región del Bajío, les resulta atractiva para desarrollar sus funciones centrales: hacen que ocupen un lugar privilegiado en la red urbana mundial. El territorio es un elemento decisivo para que las ciudades del Bajío generen competitividad.

El “megaclúster” automotriz Daimler Mercedes Benz y Renault-Nissan consolida una alianza estratégica que comenzó a gestarse en 2010, que consta de 198 637.20 metros cuadrados construidos, desplantados en una extensión superficial de 434.62 hectáreas. Cuenta con uso de suelo para fines industriales y de servicios autorizados por la

Secretaría de Desarrollo Urbano del municipio de Aguascalientes (GMA-SEDUM, 2012).

Lo anterior ha permitido un reposicionamiento del estado de Aguascalientes en materia de innovación tecnológica industrial, con la garantía de reactivar el fortalecimiento y la corresponsabilidad con respecto a la innovación del sistema de infraestructura intermodal (véase el mapa 3), consolidando una magna obra de alto impacto económico y de competitividad regional, nacional e internacional, con la posibilidad de una nueva relación de intercambio de flujos de inversión, materia prima, mercancías de diversos tipos, bienes y servicios, mano de obra calificada, tecnología, financiamiento preferencial a las exportaciones, bajos aranceles y consolidar una planta productiva más competitiva en la región del Bajío.

La Secretaría de Gestión Urbanística y Ordenamiento Territorial (Seduot, 2010-2016) retoma la visión de focalizar el sector automotriz como un proyecto pivote de enlace con el Corredor Logístico Industrial Automotriz del Bajío; lleva a cabo acciones concretas para facilitar las autorizaciones de cambios de uso de suelo y las respectivas licencias de construcción, junto con el planteamiento de políticas de ordenamiento territorial del Segmento Sur Metropolitano dentro de la planeación regional. Considerando la existencia de territorios exclusivos para la inversión extranjera y la intención de posicionar a las empresas transnacionales de autopartes, se propone planear, organizar, regular, prever y evaluar la territorialidad, la habitabilidad y la producción industrial con una visión prospectiva de la secuencia espacial del corredor, contemplando su conectividad regional por medio del sistema de transporte intermodal de carga, a otros segmentos metropolitanos del Bajío, consolidando el sector industrial automotriz en México, en el mercado interno y externo de exportaciones, proyectándose en los próximos 30 años como el centro de producción y proveeduría automotriz más importante de América Latina.

Por otra parte, en el estado de Querétaro se expidieron 342 licencias de construcción, 18 para el municipio de Corregidora y 103 para Santiago de Querétaro, que con tan sólo 10 kilómetros ampara sectores estratégicos: alimentos y bebidas, automotriz, electrodoméstico, con una hegemonía de una infraestructura productiva de 22 parques industriales, destacando el Parque Industrial Querétaro (PIQ), el cual mantiene una posición geográfica privilegiada en la red nacional de carreteras pues establece una conectividad directa con la Zona Metropolitana del Valle de México y con las ciudades industriales más importantes, como San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey, lo que constituye el Eje Transnacional del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

El Corredor Logístico Industrial Automotriz del Bajío incentiva, por medio de su conectividad regional, al Corredor Logístico Industrial del Noreste, siguiendo una trayectoria lineal a partir del entronque del libramiento Querétaro-San Luis Potosí, por las localidades de La Carbonera, Pie de Gallo, Hacienda Santa Rosa, Montenegro,

Tierra Blanca, Chichimequillas, Buenavista, San Isidro Buenavista, Puerto Aguirre, Pinto y La Estacada, en las inmediaciones de la infraestructura logístico intermodal del PIQ. Continúa su trayectoria lineal por algunas localidades del estado de Guanajuato con intervenciones sectoriales del medio ambiente de la región Mineral de Pozos, San José Iturbide y San Luis de la Paz.

A su vez, en el estado de San Luis Potosí, con la intervención de la reestructuración territorial e intercomunicación eficiente, a partir del sistema de enlaces y comunicación intermodal con el Parque Industrial Logistik San Luis Potosí, el recorrido entre la BMW, en el municipio de Villa de Reyes, en la localidad Laguna San Vicente, y el Complejo Industrial Automotriz General Motors, dura un tiempo estimado de 2:30 horas, abarcando una extensión de 230.5 kilómetros, manteniendo una estrecha relación con la Zona Metropolitana de Monterrey y con la ciudad fronteriza de Nuevo Laredo.

La secuencia espacial dinámica sobre el Corredor Logístico Industrial Automotriz del Bajío es la siguiente: a partir del PIQ, siguiendo una trayectoria lineal por el estado de Guanajuato se localiza la planta de ensamble de Toyota, en Apaseo el Grande; enseguida se localiza el Parque Industrial Amistad Bajío; continúa en el trayecto el Complejo Industrial Automotriz Honda, en Celaya, y más adelante el Complejo Industrial Automotriz Mazda, en Salamanca. Esta continuidad lineal establece un vínculo con el Parque Industrial Apolo y más adelante se localiza el Parque Industrial Castro del Río; en Silao se localiza el Complejo Manufacturero Automotriz General Motors.

Continuando hacia el norte, encontramos el máximo representante de plataforma logística intermodal: el “Puerto Interior Silao: Volkswagen-Pirelli” (véase el mapa 4), y luego el Polo de Desarrollo Industrial Sur de Aguascalientes, conformado en primera instancia por el megaclúster Daimler Mercedes Benz-Renault-Nissan. Más adelante está la planta de Nissan y la Ciudad Industrial, a la que se llega en un tiempo estimado de 3:45 horas. El recorrido abarca una extensión de 242.5 kilómetros en un eje logístico que impulsa el desarrollo económico regional y territorial, con una vinculación de intercambio de materias primas, servicios, mercancías, dotando al mercado de bienes y servicios para satisfacer necesidades de estándares internacionales de productos manufacturados de calidad en el sector automotriz y permitiendo una conectividad con la Comarca Lagunera y hasta Ciudad Juárez.

Esta modalidad de clústeres industriales en función de la jerarquía de los corredores industriales dan lugar a un sistema de infraestructura intermodal, articulada y condicionada por una “urbanización neoliberal”, reflejando una predisposición de plantas armadoras automotrices, dentro de la cual la plusvalía del suelo tiene un papel primordial como elemento regulador y reproductor de la apropiación y sectorización del territorio; este proceso ha configurado la estructura metropolitana regional del Bajío, con transformaciones que han significado áreas integrales regionales y una “disconti-

nidad continua” de localidades urbanas con una ausencia de referentes comunes, como el caso de la ciudad de Celaya, siendo una estructura territorial con una diversidad de actividades productivas, con formas estructurales espacial-urbano-arquitectónica diferentes. Hablamos de una fragmentación urbana metropolitana con nuevos comportamientos espaciales que están acentuando las condiciones de transformaciones productivas, dinámicas y territoriales.

En este orden de ideas, Celaya interactúa espacialmente con la Zona Metropolitana de Querétaro mediante una urbanización neoliberal comprendida por polígonos industriales: Ciudad Industrial Celaya, Complejo Industrial Automotriz Honda, Terminal de Contenedores, Parque Industrial Amistad Bajío, Planta de Ensamble Automotriz Toyota, Bombas Centrífugas Alemanas, Procter & Gamble, etcétera. Además, la tensión espacial que predispone circundante a las localidades rurales, como también en la ciudad de Querétaro, ha constituido principalmente dentro de su cercanía a estas empresas los parques industriales Balvanera, el Pueblito, Santiago, y las zonas industriales la Montaña y Benito Juárez (véase el mapa 5), conformando distintos tipos de tejidos urbanos en torno al segmento metropolitano con patrones de asentamientos marcados por una urbanización dispersa y por contrastes socioeconómicos y de densidades de población. Todo ello obliga a adecuar y replantear los instrumentos de planeación de desarrollo urbano metropolitano predispuestos sobre los corredores en un horizonte de integración de planeación regional.

Como podemos observar, el Sector Metropolitano Celaya-Querétaro, por su posición geográfica estratégica, sirve de enlace de varios trayectos por los que pasan muchas de las cargas dirigidas a los distintos puertos, entrelazando múltiples actores y diferentes intereses con una dinámica de mercado que exige una intensa competencia entre regiones y ciudades, cuyo objetivo es la obtención de una mayor acumulación de inversión y de intercambio de flujos de inversión, materia prima, mercancías de diversos tipos, bienes y servicios, mano de obra calificada, tecnología, financiamiento preferencial a las exportaciones, bajos impuestos arancelarios, así como la garantía del gobierno para que instalen sus empresas bajo una plataforma de un sistema de infraestructura intermodal de transporte, manteniendo una conectividad hacia los puertos, las ciudades fronterizas y las ciudades metropolitanas donde se gesta gran parte del producto interno bruto.

Hoy día, la ciudad-región es pluridimensional, policéntrica: se hace ciudad sobre la región y las periferias urbanas metropolitanas y la periferia regional, planteando nuevas exigencias que demandan respuestas integrales. Por lo tanto, una estrategia incluye una instrumentación precisa en las atribuciones y la viabilidad en su geografía regional, lo que implica la formulación de propuestas concretas en torno a las relaciones que permitan obtener y promover el fortalecimiento de la capacidad administrativa y financiera de los municipios y así proporcionar un territorio que trace una poligonal de actuación, a partir de la actualización del marco jurídico y de pro-

yectos viables como interceptores al Corredor Logístico Industrial Automotriz del Bajío. Todo ello fomenta el fortalecimiento al desarrollo industrial tecnificado, disponiendo de un sistema de infraestructura logístico intermodal con transformaciones productivas y dinámicas territoriales en concordancia con la estructura de los municipios.

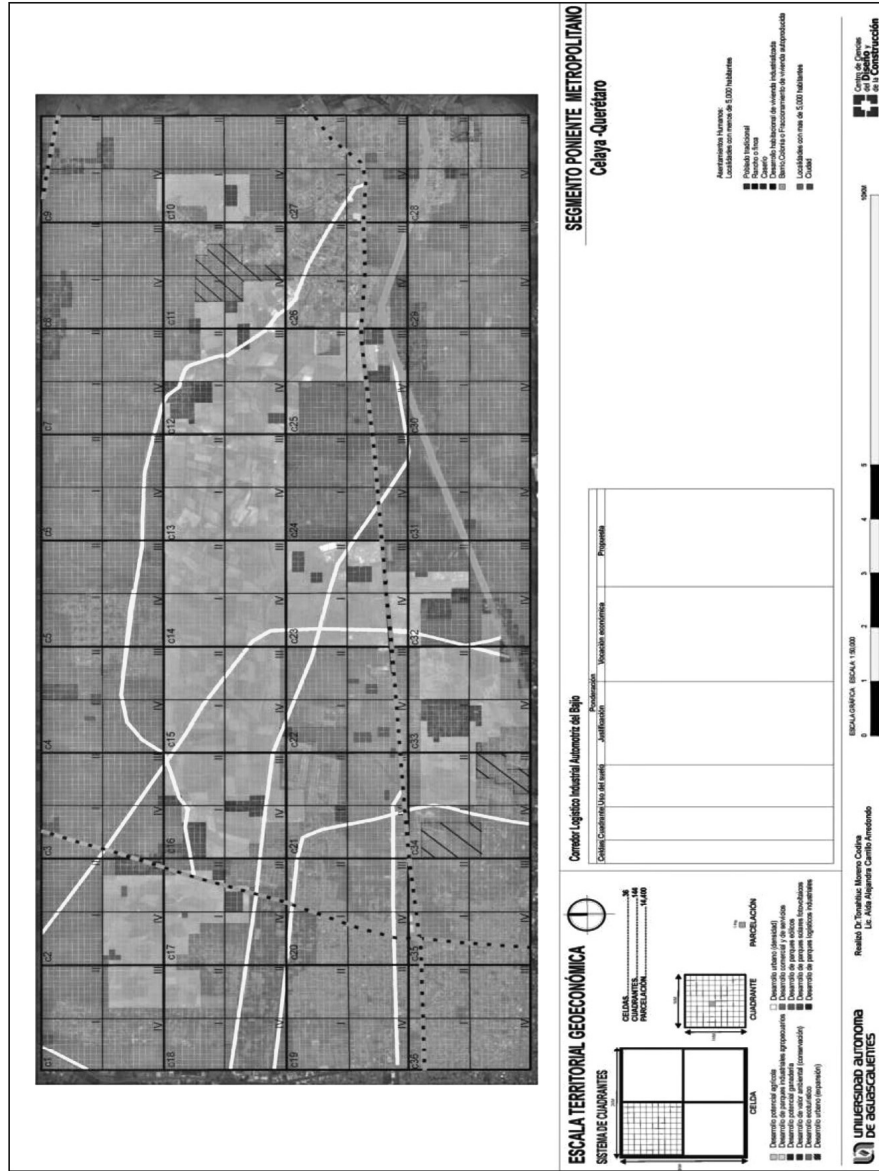
La regularización de algunos de estos terrenos han estado sujetos a las condiciones y necesidades del Estado federal, así como de sus gobernantes y funcionarios públicos, siendo el clientelismo político uno de los factores que más han prevalecido para disponer y enajenar el suelo de las reservas territoriales; en esta cuestión también se incluye la participación de sus propietarios, empresarios o de grupos comunales y sociales, y la presión que ejerce el mercado inmobiliario para el emplazamiento de las plantas armadoras (véase el mapa 6), como una inversión fundamentalmente exógena más que adecuada a los requerimientos del desarrollo de una comunidad.

Sin embargo, desde 1997, el PIQ se ha consolidado como un referente para el Bajío, por su ubicación geográfica en la intersección del libramiento Querétaro-San Luis Potosí y la carretera federal número 57, Querétaro-San Luis Potosí, en el kilómetro 28.5, en Santa Rosa Jáuregui, Querétaro. El emplazamiento mantiene un tejido interno uniforme con respecto a la distribución de lotes industriales, con una materialización de predisposición de naves industriales, galeras de almacenaje, talleres y área administrativa y de servicios con un funcionamiento bien integrado, resultando un indicador relevante su configuración y morfología espacial, y la predisposición de espacios residuales desconectados de una realidad urbana, una poligonal cerrada. Así, se condiciona las geometrías de las trazas urbanas y rurales de los asentamientos humanos con fuertes depresiones de frontera, provocando espacios segregados sin la posibilidad de una relación visual y física de las partes que integra.

El PIQ mantiene una poligonal de actuación de 231 hectáreas, describiendo una vertiente de crecimiento metropolitano con más de dos millones de habitantes debido a la llegada de inmigrantes nacionales, internacionales y el incremento en la tasa de natalidad: un área que recibe a 63 personas nacionales por día, estimando para 2015 que 60% de la población residirá en la Zona Metropolitana de Querétaro, Corregidora, El Marqués y Huimilpan, con 1 174 224 habitantes (Hernández, 2013).

La nula interacción de sus partes y puntos referenciales con el PIQ, de los espacios privados con la trama urbana social, la ausencia de espacios intermedios de transición entre el dominio público y el privado, con un grado de informalidad con la que se ha desarrollado Santa Rosa Jáuregui disgregada, producto de la manifestación de una necesidad de posicionamiento territorial, sobre las inmediaciones de un eje carretero, distanciado de una cabecera municipal bajo marcos normativos ineficientes incapaces de regular los intereses públicos y privados, ha producido la aparición de asentamientos irregulares con el detrimento de áreas fértiles para la agricultura y el uso forestal, etcétera, que ahora son ocupadas o abandonadas devaluando su carácter

MAPA 6
SEGMENTO PONIENTE METROPOLITANO



de productividad; es decir, existe una tendencia sectorial lineal provocada por una vertiente de crecimiento paralelo a las vías rápidas interurbanas perdiendo la periferia urbana su dimensión espacial y dando como resultado una ciudad dispersa y anárquica.

El crecimiento urbano industrial favoreció la proliferación de los asentamientos irregulares, el crecimiento poblacional se debe a la inmigración de personas que ingresan de otros estados: Hidalgo, Michoacán, Estado de México, Guanajuato. La ciudad de Querétaro está constituida por siete delegaciones en donde se encuentran 72% de los asentamientos irregulares (*El Universal Querétaro*, 2012); Santa Rosa Jáuregui es una delegación con un emplazamiento de una plataforma logística intermodal, donde laboran aproximadamente 35 mil personas y existe una población flotante de 2 500 visitantes mensuales, quienes prestan servicios de mantenimiento, vigilancia o son proveedores.

Circundante a esta plataforma se localizan las localidades de Buenavista, Presa Santa Rosa Jáuregui, San Isidro Buenavista, Puerto Aguirre, Pinto, Presa Pinto y La Estacada, con una población aproximada de 8 120 habitantes, dando un total de 45 620 personas que inscriben y dimensionan una periferia dentro del proceso de crecimiento urbano industrial que actualmente adquiere un significado especial por las nuevas formas de apropiación y de uso del espacio urbano (véase el mapa 7).

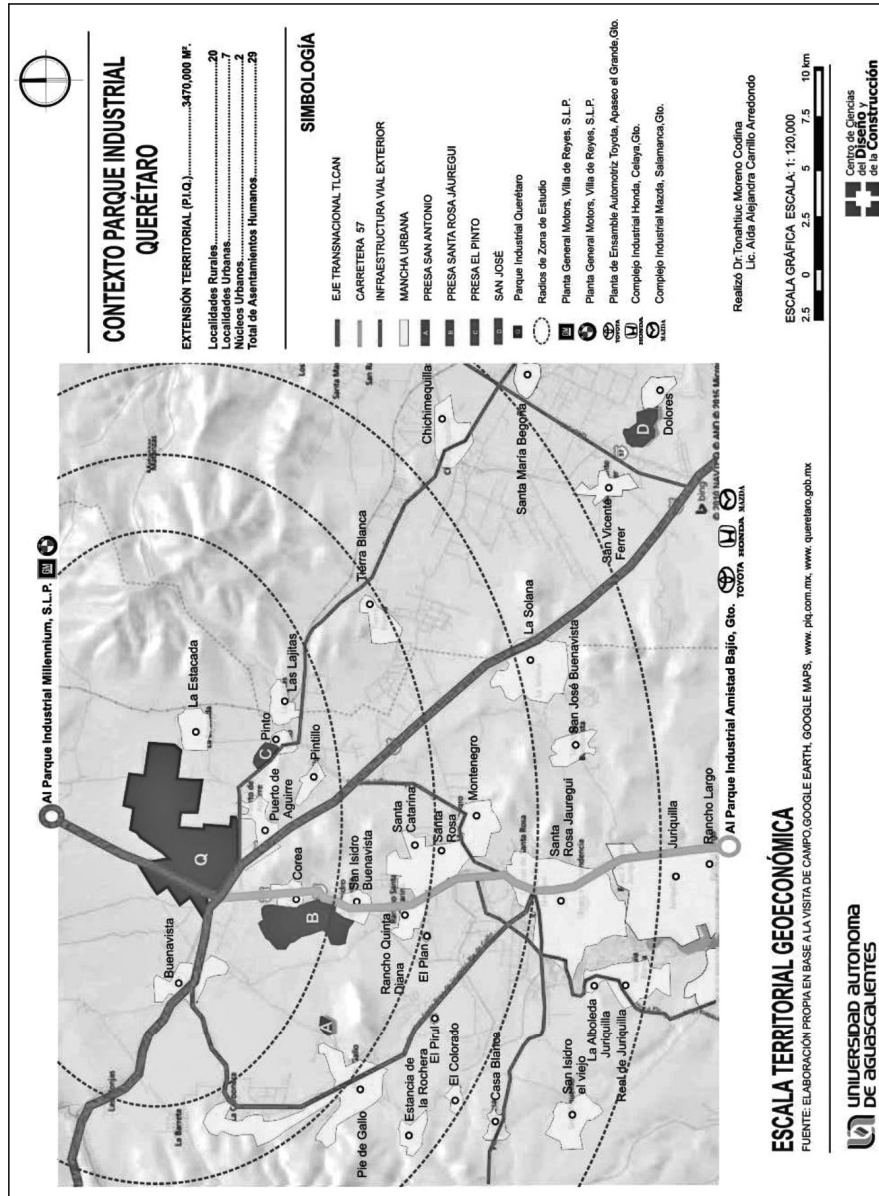
También se observa un proceso de segregación espacial y de fragmentación física-territorial de una expansión urbana dispersa con localidades rurales y urbanas, y la aparición de asentamientos irregulares con condiciones de irregularidad e ilegalidad.

A partir del método comparativo transversal apoyado en la observación dirigida, durante las visitas de campo pudimos apreciar espacios abiertos y otros cerrados de las comunidades; es decir, morfologías espaciales que conducen a generalizar situaciones adversas a situaciones urbanas, mantienen dinámicas de regionalización territorial más que de regeneración del tejido urbano social, pero sí con una vertiente de crecimiento de privatizar más predios comunales y ejidales, así como de propiedad privada, con una monotonía y repetición morfológica arquitectónica de parques industriales y plantas automotrices dejando claro que la privatización del espacio público y comunitario, es una delimitación de una postura de una urbanización neoliberal.

CONCLUSIONES

Los ejidos tienen serias limitaciones financieras para dedicarse a una agricultura intensiva y mejorar el uso del suelo, ya que no ha contado con tecnología adecuada para realizar el cambio. Resulta evidente que el sector ejidal está incapacitado para competir en términos empresariales: los ejidos se encuentran abiertamente discriminados

MAPA 7
CONTEXTO SANTA ROSA JAUREGUI



en la asignación de recursos para mejorar su producción, en cambio se privilegia a los propietarios privados.

Esto ocasiona una problemática compleja para los desarrollos industriales que se denominan “parques industriales”, generando confusión e incertidumbre entre los industriales que deseaban establecerse en ellos. Existe una amplia variedad de ofrecimientos, tanto en infraestructura, urbanización, servicios, como de precios y ubicación, que no observan criterios unificados, lo cual conduce a una valoración inadecuada que se traduce, ocasionalmente, en la adopción de decisiones incorrectas y costosas.

Además, no se observan criterios unificados en el ofrecimiento de infraestructura, obras de urbanización, servicios, precios y ubicación de terrenos que, incluso, se localizan cercanos a terrenos agrícolas de riego, lo cual acentúa la especulación inmobiliaria, baja ocupación del suelo, toma de decisiones incorrectas y costosas y la dispersión de la secuencia espacial del corredor.

Existe un fenómeno de divergencia e inequidad territorial que genera zonas rurales marginadas con coberturas insuficientes de servicios e infraestructura básica; caminos poco transitables por las condiciones orográficas; espacios habitables inducidos a actividades industriales que sustituyen áreas agrícolas, praderas y áreas naturales por un tejido urbano social desincorporado que producen configuraciones de edificación y urbanización que no contemplan ni valoran la importancia de la regulación de las modalidades del régimen de propiedad. Se debe exigir una mayor participación de los estados y municipios para lograr un desarrollo económico regional y territorial que cree las condiciones más óptimas para acentuar la postura de tres escenarios: la globalización transnacional, la competitividad económica y la urbanización neoliberal (Moreno, 2010).

El Corredor Logístico Industrial Automotriz del Bajío se convierte en un resultado lógico y necesario de las nuevas estrategias de desarrollo industrial y formas de integración transnacionales de los mercados y las empresas; una consecuencia adicional se expresa en la mayor competencia que se desencadena entre los diversos actores económicos, sometiendo a la competencia de manera simultánea al estado de Aguascalientes, Jalisco, Guanajuato y Querétaro para atraer inversión foránea y participar en los mercados. De esta manera, los gobiernos están gestionando mediante mecanismos, estrategias y acciones de promoción para atraer inversión, buscando ubicar operaciones de transferencia tecnoproductiva y de innovación tecnológica, concertando convenios comerciales que permitan reposicionar y/o fortalecer su posición competitiva exportadora, invitando a los empresarios o consorcios de diversas partes del mundo.

La competitividad territorial es la complementariedad de emplazamientos de clústeres industriales; han propiciado cambios en el proceso de ocupación y de organización de los segmentos metropolitanos de Aguascalientes-San Francisco de los Romo y Celaya-Querétaro, concibiendo transformaciones productivas y dinámicas

territoriales sobre el corredor por su posición geográfica estratégica, sirviéndose del enlace de varios trayectos por los que pasan muchas de las cargas dirigidas a los distintos puertos, entrelazando múltiples actores y diferentes intereses con una dinámica de mercado que exige una intensa competencia entre ciudades y regiones en los niveles nacional e internacional.

La aplicación del sistema de cuadrantes a lo largo del eje del corredor, mostró cómo los asentamientos industriales han conformado un entorno complejo, aún más estando junto a otras plantas industriales agropecuarias, plantas de procesos químicos, zonas hoteleras y comerciales, tiendas de autoservicio, instituciones educativas, edificios de gobierno, balnearios, gasolineras, gaseras y asentamientos humanos. Todo ello ha propiciado un crecimiento urbano industrial con la creación de empleos y la generación de bienes y servicios, donde los niveles de exposición al riesgo son múltiples a lo largo de la secuencia espacial y más aún posicionados en los márgenes del eje carretero; de ahí que requieran modelos de seguridad altamente eficaces que permitan garantizar tanto la agilidad en el flujo de los procesos, como la integridad de bienes y servicios de las personas.

Para ello es necesario garantizar el posicionamiento geográfico de cada núcleo rural y urbano en sus distintas etapas de desarrollo: reciclamiento, regeneración, renovación o rehabilitación, para que se integre al eje carretero estructurando nuevas relaciones territoriales sobre su tejido urbano social y no ser excluido. Esta tendencia de desarrollo demanda la disposición de reservas territoriales que permitan ser incorporadas mediante una infraestructura vial complementaria al sistema de infraestructura intermodal para el desarrollo local, interviniendo en el proceso de inversión industrial, comercial y de servicios que se expanden y que pueden favorecer a la interacción espacial, mediante la participación de los circuitos de comercio e intercambio de productos y materias primas.

Este ejercicio de análisis reconoce la existencia de una intensa competencia entre regiones y otros segmentos metropolitanos del Bajío, así como de sus municipios, por mantener las condiciones de un sistema de infraestructura intermodal adecuado que vincule situaciones de transformaciones productivas, constituidas por los procesos de inversión y de las actividades de logística y comercialización de servicios; es decir, el hecho de ejercer una presión por parte de los corporativos globales automotrices sobre la disponibilidad de más áreas de terrenos para la realización de proyectos de construcción y de adecuación de espacios destinados para la inversión extranjera con la adquisición de terrenos de más de 400 hectáreas, adecuando su tejido urbano social a las disposiciones del emplazamiento de las plantas armadoras automotrices y las transnacionales de autopartes.

Es indispensable adecuar y verificar la corresponsabilidad y viabilidad en los planes y programas de desarrollo urbano y regional con un Plan Integral de Movilidad

Regional del Bajío, para que a su vez se lleve a cabo la regulación de las áreas permitidas y no permitidas para el desarrollo urbano, controlando las densidades y los coeficientes edificables, el déficit de dotación de infraestructura y servicios, así como los precios diferenciales de las tierras agrarias, comunales y privadas, teniendo a la vez una participación la entidad federativa y el municipio, quienes ponderarán las tomas de las decisiones para los usos de suelo mixto, no sólo para atraer inversiones del exterior, sino también, para movilizar recursos internos y establecer una función altamente especializada por la necesidad de un redimensionamiento de proximidad física con los núcleos urbanos y otros segmentos metropolitanos del Bajío.

BIBLIOGRAFÍA

- Alburquerque, F. (2006), *Clusters, territorio y desarrollo empresarial: diferentes modelos de organización productiva. Cuarto Taller de la Red de Proyectos de Integración Productiva*, San José, Fondo Multilateral de Inversiones/Banco Interamericano de Desarrollo.
- Allen, S. (2002), “Regiones urbano-globales. Dilemas de planeación y política en un mundo neoliberal”, en Jorge Basave (coord.), *Globalización y alternativas incluyentes para el siglo XXI*, México, CRIM-IIIEC-DGAPA-UNAM/UAM/Miguel Ángel Porrúa.
- Balbo, M. y F. Navez-Bouchanine (1993), *Frammentazione spaziale e frammentazione sociales: il caso di Rabat-Sale*, Venecia, Istituto Universitario di Architettura di Venezia-Dipartimento di Analisi Economica e Sociale del Territorio.
- Barberena, M.Á. (1986), *La huella y el sendero: desarrollo industrial, comercial y de servicios*, México, Memoria Gráfica y Documental de la Administración de Aguascalientes, 1986-1992.
- Berbejillo, F. (1996), *Territorios en la globalización: cambio global y estrategias de desarrollo territorial*, Santiago de Chile, CEPAL/ILPES.
- Camacho, F. (2000), *Abriendo fronteras. La industria automotriz, textil y del vestido en Aguascalientes*, México, Gobierno del Estado de Aguascalientes/CIEMA-ICA.
- El Universal Querétaro* (2012), “De la mano, industrialización y crecimiento urbano”, 21 de agosto, disponible en <<http://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/21-08-2012/de-la-mano-industrializacion-y-crecimiento-urbano>>.
- Garza, G. (1999), *Desconcentración, tecnología y localización industrial en México: los parques y ciudades industriales, 1953-1988*, México, CEDUA-Colmex.
- GMA-SEDUM (2012), “Constancia de alineamiento y compatibilidad urbanística, núm. 20120501634”, Aguascalientes, Gobierno Municipal de Aguascalientes-Secretaría de Desarrollo Urbano Municipal.

- Gobierno del Estado de Aguascalientes (1999), *Aguascalientes. Plan Estatal de Desarrollo 1998-2004*, Aguascalientes, Talleres Gráficos del Gobierno del Estado de Aguascalientes.
- Gobierno del Estado de Aguascalientes (2000), *Aguascalientes. Programa Estatal de Desarrollo Urbano 1998-2010*, Aguascalientes, Talleres Gráficos del Estado de Aguascalientes.
- Gobierno del Estado de Aguascalientes (2010), “Programa de la Zona Metropolitana Aguascalientes-Jesús María-San Francisco de los Romo”, en *Periódico Oficial del Estado de Aguascalientes*, núm. 11, 15 de marzo, Aguascalientes, Talleres Gráficos del Estado de Aguascalientes.
- Gobierno del Estado de Aguascalientes (2011), *Plan Sexenal de Gobierno del Estado 2010-2016*, Aguascalientes, Gobierno del Estado de Aguascalientes.
- H. Ayuntamiento de Aguascalientes (2013), *Programa Subregional de Desarrollo Urbano de la Zona Aeropuerto - Peñuelas. Municipio de Aguascalientes, 2013-2015*, Aguascalientes, Instituto Municipal de Planeación de Aguascalientes, disponible en <<http://www.aguascalientes.gob.mx/seguot/cedu/SubcomisionPlaneacion/pdf/PSDUZAPMA.pdf>>.
- Hernández, E. (2013), “Prevén población de 2 millones para 2015”, en *El Universal Querétaro*, 28 de mayo, México, disponible en <<http://www.eluniversalqueretaro.mx/portada/28-05-2013/preven-poblacion-de-2-millones-para-2015#sthash.idEOGcfz.dpuf>>.
- Instituto Municipal de Planeación (Implan) (2001), “Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes 2000-2020”, Aguascalientes, Grupo Impresor México.
- Kresl, P. (1998), “La respuesta de la economía urbana al Tratado de Libre Comercio de América del Norte: planificar para la competitividad”, en *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. 1, núm. 4, julio-diciembre, Toluca, El Colegio Mexiquense, pp. 695-722.
- Martínez, G. (2009), *Cambio y proyecto urbano: Aguascalientes, 1880-1914*, Aguascalientes, UAA/Presidencia Municipal de Aguascalientes/Pontificia Universidad Javeriana.
- Moreno, T. (2010), “Nodos de interacción económica”, en *Quivera*, vol. 12, núm. 2, Toluca, UAEMéx, pp.189-220.
- Ortega Ortiz, G. (2003), “Influencia de las cámaras empresariales en la política Industrial del estado de Aguascalientes”, tesis de maestría, UUA, México.
- Ramiro, V. (2001), “Estrategia(s) de desarrollo regional bajo el nuevo escenario local-global: revisión crítica sobre su(s) potencialidad(es) y límites”, en *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, vol. 27, núm. 82, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 43-63.