

NODOS DE INTERACCIÓN ECONÓMICA

Tonahtuic Moreno Codina¹

Resumen

Las ciudades a nivel mundial son transformadas por *la globalización transnacional, la competitividad económica*. Durante los últimos cuarenta años hemos sido testigos del proceso de aceleración urbana (*metropolización urbana*), nuevos tipos de ciudades han surgido, y las ciudades existentes son transformadas reconfigurándose a través del paisaje urbano mundial. Estas mutaciones presagian el futuro urbano así como nuestro entorno de vida futuro. Este trabajo discutirá la privatización del espacio público y la exclusión socioeconómica encontrando los clusters industriales o ciudades industriales emergiendo rápidamente en el desarrollo mundial.

Palabras Clave: Nodos, Competitividad Económica, Globalización

Abstract

Cities worldwide are transformed by *the globalization transnational, the competitive of economy*. During the last forty years we witnessed an accelerating urbanization process (*metropolization urban*), new types of cities are emerging, and existing cities are transformed leading to the reconfiguration of the world's urban landscape. These mutations foreshadow the urban future as well as our future living environment. This paper will discuss the privatization of public space and the socioeconomic exclusion found the industrial clusters or industrial cities are emerging rapidly in the developing world.

Key Words: Nodes, Economic Competitiveness, Globalization

¹ Profesor Investigador Titular de la Universidad Autónoma de Aguascalientes, Departamento de Teoría y Métodos, Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción

Horizonte Planificado

La capacidad de resolución y del manejo de acciones por parte del gobierno ha sido rebasada; en las metrópolis actuales con un crecimiento desproporcionado e irregular, la especulación de los coeficientes de ocupación y utilización del suelo en lugares no aptos para el desarrollo urbano o en predios agrícolas, sin los servicios indispensables, emplazando *clusters industriales* con una falta de continuidad en las redes de infraestructura vial, traducándose en problemas de nodos y flujo vial, como de transporte.

Es innegable que en el desarrollo de la sociedad actual, se han generado fenómenos como la desigualdad económica y territorial marcadas por fuertes diferencias sociales, bajo un proceso de industrialización y de crecimiento de las ciudades, con una imagen en ocasiones de localidades de ser polos de desarrollo que generan trabajo y bienestar social para las familias; incorporándose en estas el diseño de *parques y ciudades industriales, tecnoparques, corredores industriales, puertos interiores* contribuyendo al desarrollo de la infraestructura y el incremento competitivo de la planta productiva.

De ahí la importancia de reconocer el papel estratégico que tanto las zonas metropolitanas y las principales cabeceras municipales de nuestro país tienen en el *desarrollo urbano-económico*, así como la apremiante decisión de definir políticas públicas específicas que atiendan las necesidades presentes y futuras de la población, proponiendo potenciar el desarrollo económico y social para igualar las oportunidades; reducir las inequidades de sus habitantes, mejorando el entorno urbano instrumentando medidas para proteger el medio ambiente.

Para ello es indispensable planear, organizar, dirigir y evaluar una prevención del ordenamiento territorial y su regularización del suelo; así como la gestión social y de aminorar la desigualdad social y regional que presentan la estructura municipal, permitiendo una óptima administración del ordenamiento del territorio, con el propósito de evitar asentamientos dispersos, irregulares y desordenado, como también de guetos urbanos.

Por lo tanto, PLANEAR, es hacer planes, es idear un sistema para obtener un fin preciso; es usado para denotar *todo acto de previsión*, o sea, *el tener sentido de previsión* de todo tipo de transformación urbanística del espacio público proyectando desde un escenario local, metropolitano, regional, inter estatal, nacional e internacional. PLANIFICAR, es también un sistema, un método, *una manera de plantear y resolver los problemas sociales*, materializando en obras “realizables” que se desprenden de varios estudios en el que habrán intervenido técnicos y especialistas formando un equipo multidisciplinario de arquitectos, ingenieros civiles, urbanistas, geógrafos, sociólogos, demógrafos, economistas, etc.

La realización del plan en la obra es lo que hace del *urbanismo* una técnica científica de aplicación, siendo el primordial responsable como director de orquesta *el urbanista*, por lo tanto el Plan, es *previsión y conciliación de ideas (trabajo de análisis integral en equipo)*, el Plano, es la representación gráfica de las obras previstas en el plan, previniendo posibles proyectos integrales de transformación, para el mejor aprovechamiento de los recursos naturales disponibles y garantizar el presente y futuro del

Quivera 2010-2

desarrollo de *la ciudad*, mediante la eficaz racionalización de las redes compartidas con otras localidades.

El Plan-Programa, dispone y ordena en grados de jerarquía, las necesidades que habrán de satisfacerse para el bienestar de la sociedad que las reclama, salvaguardando los recursos naturales que se dispongan en la zona de estudio y la representación gráfica de la solución formal, superficies y volúmenes, es el plano-proyecto. Por lo tanto, un Plan y un Plano forman una unidad indisoluble, aunque puede haber varias soluciones para un mismo programa, sin perder el horizonte urbano definido; siendo este *atractivo, eficaz y competitivo* en el ámbito local, metropolitano, regional, nacional e internacional, con el sustento de trasladar oportunidades dentro de una escala local-global.

El Plan precede al plano, de igual manera que el programa precede al proyecto y no es concebible plano sin plan, como no se concibe proyecto sin programa. Planificación, será hacer planos, pero hacer planos lleva implícita la idea de planes, es decir, en la tarea del *estratega urbano* están incluidos plan y plano. El PROYECTO, es la representación ideal de lo planeado, y que se hará creación formal; no es sólo una tarea de dibujo sino más bien lo es de concepción de formas útiles para el alojamiento humano en su función urbana y complementada con documentos altamente técnicos.

En cualquier caso, el plan urbanístico siempre tiene un contenido que va más allá de lo jurídico, pues incorpora los elementos *técnicos, políticos, económicos, sociales y ambientales* que definen *un proyecto de ciudad* y la gran responsabilidad recae en los funcionarios públicos y la sociedad, como también en el gremio empresarial, actores de actuación recíproca para contribuir en un plan urbanístico.

Una de las responsabilidades más fehacientes es la *Gobernabilidad* no es una cuestión únicamente política-administrativa. Los nuevos territorios urbanos son regiones administrativas ínter metropolitanas, ya que la gestión territorial también debe cambiar de escala de intereses dependiendo de una multiplicidad de administraciones públicas, de la realización de grandes proyectos y equipamientos, de las relaciones más contractuales que jerárquicas o comprometidas a la concertación y la mediación pública-privada para la ejecución y la gestión de obras de gran envergadura urbana para afrontar los nuevos desafíos de tres escenarios eminentes que se presentan actualmente *la globalización transnacional, la competitividad económica y la metropolización urbana*.

Así el gobierno de una ciudad es un reto que se debe a sumir con responsabilidad y ética llevando a cabo acciones de programas y planes bien definidos de hacer ciudad garantizando el pleno aprovechamiento de los recursos naturales y el posicionamiento geográfico de cada ciudad, privilegiando el acceso oportuno de insumos de calidad mundial y los últimos avances tecnológicos, a sí como sus fortalezas y oportunidades y su potencialidad de recursos humanos, y contribuir a restar sus debilidades que presenta cada ciudad, y prevenir sus amenazas dentro de un *horizonte planificado*.

Quivera 2010-2

Siendo que el desarrollo urbano-económico, es un reflejo de la insuficiencia en la infraestructura y servicios urbanos, y los grandes contrastes sociales prevalecientes por la falta de prevención de crear espacios más habitables, aunado a esto el emplazamiento de *clusters industriales* sobre todo en áreas agrícolas, de praderas y áreas naturales, sin ninguna incorporación e interacción en el tejido urbano de las cabeceras municipales, siendo inmensos contenedores de centros de acopio y distribución de transacciones comerciales y de servicio o de chequeo aduanal para las ciudades donde se establecen imponiendo una plataforma versátil para el tráfico internacional y como extensión de recursos para empresas transnacionales.

Por lo tanto *¿El emplazamiento de clusters es el instrumento de planificación y gestión urbana capaz de dar una respuesta ágil y adecuada, a los cambios del entorno para impulsar la competitividad y habitabilidad en la estructura municipal de los Estados?* es decir, como marco de referencia para la instalación de las empresas transnacionales, a manera de facilitar la toma de decisiones que se traduzcan en una nueva dinámica de espacios beneficiados y no excluidos de los procesos de comercio e inversión y sean contemplados dentro de los Planes y Programas Normativos de Desarrollo Urbano de cada Estado, ya que no se cuenta, con las bases viables para la conformación de una plataforma de un sistema de infraestructura de corredores económicos industriales, hasta ahora ausente en varios municipios.

Las contribuciones técnicas y normativas en las cuales se apliquen los conocimientos en el campo urbano-económico a través de las funciones sustantivas de la docencia, investigación y difusión, con particular énfasis en el *emplazamiento territorial de clusters industriales* sobre el Eje Transnacional del T.L.C.A.N., para el desarrollo competitivo de la estructura municipal de los Estados. Teniendo como marco referencial el proyecto determinante dentro del proceso de atracción de nuevas inversiones, pero sobre todo ofreciendo ventajas en cuanto al papel que juegan en el ordenamiento urbano y regional y la certeza de la propiedad jurídica del suelo, para establecer un marco jurídico y de planeación de carácter obligatorio definiendo en plenitud la densidad a construir dentro de los lineamientos que establece el *Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenamiento del Territorio 2006-2012*, Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL, “*México 2020. Un enfoque territorial de desarrollo*”, vertiente regional), dentro del apartado de Integración de México en los mercados mundiales, específicamente a los *Ejes Integradores del T.L.C.A.N.* y sus relaciones urbanas transfronterizas.

Desde este punto de vista macroeconómico, las ciudades desempeñan las funciones de producción, distribución, consumo, es decir, tienen la vocación para ello. Ahora bien, la planificación es también un sistema, un método, una manera de planear y resolver los problemas sociales, materializando en obras “realizables”, como se indicó con anterioridad, la planificación, será hacer planos que llevan implícito la idea de planes; pero como el plano es consecuencia del plan, se sobreentiende que al hacer plano hace plan, es decir, la tarea de un *estratega urbano* es la representación ideal de lo planeado, y que se hará creación formal, no solamente de representación gráfica, estadística, o aritmética, sino más

Quivera 2010-2

bien; *es la concepción de formas útiles para el alojamiento humano en sus funciones de ordenación urbanística complementadas con instrumentos legales referente a las densidades e infraestructura y la interacción con el espacio de uso público y la conformación de equipamientos como aglutinadores de respuesta a planteamientos de índole social, cultural y económico.*

Horizonte urbano-económico

En el pasado, los planes se realizaban con el fin de satisfacer las exigencias de los elementos de la oferta urbana (suelo, infraestructuras, equipamientos, etc.), por el contrario, en el presente se detecta una creciente consideración hacia las necesidades de la demanda urbana (ciudadanos, empresas, visitantes, etc.), ya que la implantación de las políticas de orientación territorial requieren conformar auténticas regiones y comarcas, concebidas con un amplio abanico de criterios, que se puedan desbordar los rígidos marcos impuestos por las delimitaciones administrativas con un progresivo entendimiento de la complejidad de los intereses y actores involucrados en el desarrollo socioeconómico de una ciudad que conduce a segmentar y focalizar el proceso participativo, frente a fórmulas de tipo más abierto e impuestas a las modalidades partidistas.

En definitiva, los problemas actuales y las amenazas futuras de una ciudad no pueden resolverse únicamente desde las tradicionales propuestas urbanísticas e inmobiliarias. Para hacer viables operaciones reestructuradoras del tejido físico, económico y social de una aglomeración urbana, es necesario hacer una política más amplia con objetivos estratégicos intersectoriales. En otros términos, se requiere un proyecto estratégico ambicioso que cumpla como mínimo dos objetivos básicos: Orientar yocular aquellas acciones sectoriales que deban emprenderse desde un programa global y estimular al conjunto de la sociedad hacia la consecución de un horizonte definido.

Desde mi punto de vista la planificación estratégica es un proceso creativo que sienta las bases de una actuación integrada a largo plazo, establece un sistema continuo de toma de decisiones que comporta riesgo, identifica cursos de acción específicos, formula indicadores de seguimiento sobre los resultados e involucra a los agentes sociales y económicos locales a lo largo de todo el proceso, además ayuda a una comunidad a identificar sus ventajas con relación al entorno exterior (la región, la nación y el mundo). Este énfasis en los factores externos, pasan por alto a menudo en la planificación tradicional, evitan el clásico error de concentrarse en lo que se deberían hacer en lugar de prestar atención a lo que se puede hacer.

Identificando mejorar la posición competitiva de una ciudad, se busca evaluar los cambios en sus mercados y competencia a partir de esta apreciación, tomando medidas para mejorar sus posiciones apoyándose en sus puntos fuertes y atenuando los débiles. Aunque muchas ciudades no se plantean esta competencia, lo cierto es que cada vez los planes urbanísticos se preocupan más por localizar usos del suelo y planificar las infraestructuras urbanas, sin alcanzar una mayor competitividad económica y una mayor calidad de vida.

Quivera 2010-2

En otros términos, un *Plan Estratégico* solo considera la dimensión física del territorio, en su justa *dimensión del territorio del desarrollo económico regional*, contemplando la complejidad socioeconómica y política de la comunidad analizada, minimizando así las contradicciones y fracturas operativas habituales en las planificaciones sectoriales.

Hoy día, es frecuente escuchar a políticos, gestores municipales, legisladores y urbanistas expresar su inquietud acerca del atractivo y competitividad de su ciudad frente a otras ubicadas en su área de influencia o incluso en relación con otras más alejadas, o en otros contextos. Términos como orientación hacia la demanda, atractivo de la oferta urbana, posicionamiento competitivo y acciones de marketing, que hasta hace poco quedaban restringidos al ámbito empresarial, hoy es más común en las administraciones federales y estatales. Este naciente interés en el sector público por los conceptos de estrategia empresarial viene motivado no tanto por la corriente neoliberal en boga como por la magnitud y velocidad de los cambios socioeconómicos que están afectando de forma significativa tanto en los planos internacionales y nacionales.

Esta situación ha conducido a la exploración de nuevos enfoques en materia de *planificación urbana* que respondan a las exigencias emergentes, entre las cuales destaca la planificación estratégica por su novedad y su amplia difusión. Los conceptos e instrumentos analíticos han sido extraídos en su gran mayoría, de la práctica empresarial la cual a su vez, se nutrió de las experiencias portadas por el ámbito militar.

En este contexto, la *ciudad* puede entenderse como un complejo ecosistema de elementos o partes conectadas, donde las actividades humanas están enlazadas por comunicaciones que interactúan en tanto el sistema evoluciona dinámicamente, cualquier variación o alteración, ya sea espacial o estructural, en una de sus partes origina una reacción en cadena que modifica o influye en las otras partes del sistema.

El dinamismo de los procesos junto a la intensa interacción de los cambios que tienen lugar sobre el suelo es lo que caracteriza a la complejidad del enfoque sistemático en la *planificación urbana*, por lo que la *ciudad* y su área de influencia inmediata pueden contemplarse como un sistema funcional, entendiendo éste como un conjunto de componentes relacionados entre sí para la consecución de fines comunes.

En otras palabras, los individuos, las empresas y las instituciones desarrollan su actividad en un sistema urbano, del cual demandan una serie de recursos, infraestructuras y servicios. Además, los sistemas urbanos existen en un determinado entorno (contexto socioeconómico o medio ambiente) e interactúan de manera constante.

La creación de estos *clusters industriales*, surge principalmente por rediseñar un nuevo planteamiento a la "*planificación estratégica de hacer ciudades mundiales*" que respondan a los escenarios actuales de la *globalización transnacional*, la *competitividad económica* y la *metropolización urbana*, ejerciendo además una fuerte presión la *revolución tecnológica actual* que ha transformado los procesos productivos y a la forma de hacer negocio, dando un paso a la información y a las telecomunicaciones de ofrecer un acceso universal a una red de ciudades comprometidas de mejorar constantemente su

Quivera 2010-2

competitividad y su calidad de servicio así como de intercambiar mercancías, transacciones financieras y contando con una modernización en sus instalaciones y su infraestructura siendo un factor fundamental este último dentro del proceso de desarrollo económico regional.

Es por ello que el desarrollo y el crecimiento económico de sociedades y naciones en el marco del escenario mundial del comercio se basen cada vez más en la generación del valor por medio del conocimiento, de los avances tecnológicos y de innovación asociado a un incremento constante de la competitividad. Estar conscientes de que nuestro país ha perdido competitividad en el plano internacional, como se analizó en esta investigación, siendo una importante razón que se necesita aumentar el valor agregado a todo lo que se elabora a través de la creación y la innovación. Un producto o servicio innovador recupera competitividad, claro está, siempre y cuando se implementen espacios territoriales propicios y favorables para ello como es el caso de los *clusters industriales*.

En esa perspectiva, las políticas del suelo juegan un papel fundamental para el crecimiento económico, la buena gobernabilidad y la disminución de la pobreza en los países de desarrollo. Desde los años noventa del siglo pasado, la apuesta del Banco Mundial se dirige a mejorar el funcionamiento de los mercados inmobiliarios, en estos países bajo el principio de que una clara definición y protección de los derechos de propiedad, es condición básica para estimular inversiones productivas. La propiedad industrial es un elemento importante para la productividad y competitividad de las empresas, ya sea a través de los signos distintivos para la comercialización de productos y servicios de tecnología de punta.

El Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI), que es la autoridad que administra el sistema de la propiedad industrial en el país, ha establecido acciones para apoyar a los investigadores e inventores mexicanos, con el fin de incrementar la cantidad de solicitudes de invenciones nacionales, demandando nuevos espacios industriales. En general, tanto para la microelectrónica como para la informática, el patrón de localización se organiza entorno a una región manteniendo cuatro elementos que corresponden a cada una de las operaciones logísticas, de producción, de futuro crecimiento de la maquila y los procesos de distribución de su mercado:

a) Las actividades de innovación y fabricación de prototipos deben concentrarse en medios de innovación tecnológica de alto nivel, constituyendo centros regionales metropolitanos de significación industrial global, ósea que cuente con una infraestructura en la zona de una extensa red de telecomunicaciones e informática, tendido de una red de medios electrónicos, subestaciones eléctricas, cercanos a una torre troncal de telecomunicaciones, medios de microondas y vías satélite, etc.

b) La producción al cliente y a proveedores, y las operaciones y servicios posventa requieren una proximidad de las empresas a los principales mercados metropolitanos, teniendo en consideración una estructura vial para el desplazamiento hacia diferentes parques industriales, corredores económicos y zonas metropolitanas, con dispersión de dichas unidades en el conjunto y mantener en contacto con un territorio cercano donde se concentren oficinas de alto nivel empresarial, espacios comerciales, maquilas

Quivera 2010-2

manufactureras, de instituciones educativas, definiendo un área de un lugar específico está concentración de parque tecnológicos industriales como parte del nuevo espacio demandante de un proyecto industrializador.

Horizonte de escenarios

Primer Escenario: La Globalización Transnacional es la fase del proceso de valoración de las *transacciones comerciales* y el intercambio de información y tecnología que generan y atraen capital, intensificando la movilidad y los desplazamientos de mercancías, productos y servicios hacia diferentes continentes, países, ciudades y regiones; mediante una logística internacional con una expansión de las relaciones capitalistas, apoyada en una *competitividad económica* y un sustantivo proceso de cambio tecnológico abriendo nuevas vías de concertación de transferencias de capital y la innovación de nuevas formas de producción y distribución en una *escala territorial geoeconómica*.

La regulación y promoción por parte del Estado y sus mecanismos de integración y cooperación inter empresarial inciden en una Logística Internacional dando pauta a mejorar los acuerdos políticos comerciales del T.L.C.A.N. y el A.L.C.A., como las políticas regionales de desarrollo urbano que se integren con los programas de desarrollo de *parques y ciudades industriales, tecno parques, corredores industriales, puertos interiores* y los instrumentos para fomentar la inversión privada sobre todo para el emplazamiento territorial de estos *clusters industriales* tecnificados; abriendo nichos de mercado con la presencia de pequeñas y medianas empresas articuladas a la economía local mediante mecanismos de financiamiento flexibles, encausando una descentralización de la actividad industrial para promover zonas atrasadas y la promoción de sectores industriales locales y regionales, creando un entorno favorable al desarrollo de negocios cuya operatividad y eficiencia logística están enmarcadas dentro de un contexto internacional.

A si mismo, el T.L.C.A.N. constituye un proceso histórico de profunda trascendencia para México y sus desafíos económicos que una zona de libre comercio supone para las empresas productivas y prestadoras de servicios, se suma una compleja tarea de armonización y homologación de regulaciones y disciplinas jurídicas en amplios sectores de la economía y los servicios. También un instrumento internacional de gran importancia que nuestro gobierno ha firmado en el siglo XX.

Ha cambiado el rumbo económico de nuestra nación, de un país de economía mixta que está en la transición hacia un país de economía de libre mercado. Pero en realidad, *¿Qué nos ofrecieron con la llegada del TLCAN?* La reactivación del aparato productivo económico 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, tecnología, financiamiento preferencial a las exportaciones, bajos impuestos arancelarios, crear una planta productiva más competitiva con productos de calidad con su principal socio comercial; por lo tanto, mayor oportunidad de empleos tanto para obreros, técnicos y profesionistas, mayor accesibilidad a los trámites de poner un negocio y a los inversionistas se les garantizo el apoyo del gobierno para que instalen sus empresas bajo una plataforma de un sistema de infraestructura de comunicaciones y transportes y el fortalecimiento de

Quivera 2010-2

nichos competitivos, mejores salarios, reglas comerciales más claras y justas, y sobre todo una mejoría en los niveles de bienestar social.

La operación del tratado ha revelado una radiografía que expresa profundas disparidades regionales y sectoriales: Un México que se adapta en tiempos diferenciados, con resultados heterogéneos. Su difícil integración a los circuitos económicos norteamericanos ha desnudado las carencias de nuestra infraestructura, de nuestro marco jurídico, de nuestras políticas gubernamentales.

Una de las características de la *globalización transnacional* es la flexibilidad en la localización de las actividades generadas por cambios en la organización y crecimiento de la economía orientada a los servicios al productor, dentro de una accesibilidad motivada por las innovaciones en el transporte y las comunicaciones acentuando una ponderación en los planes y programas de desarrollo urbano (SEDESOL, Gobiernos Estatales y Municipales) sobre los ejes carreteros principalmente el *Eje Transnacional del T.L.C.A.N.*, con una estructura multimodal, y de amplia difusión espacial, para consolidar o conformar *clusters industriales*, contribuyendo en parte, a la conformación de patrones de concentración espacial (nichos de mercado logístico).

Aprovechando el *eje* las localidades municipales que cuentan con el emplazamiento cercano de esta infraestructura vial, pueden multiplicar sus potencialidades, en el marco de una intensa participación de los ayuntamientos, acentuando las tendencias de localización de las actividades económicas y de la población, a fin de inducir un desarrollo regional y urbano equilibrado, contribuyendo a resolver los rezagos municipales en materia de infraestructura, equipamiento, suelo y servicios públicos, la visión de un plan competitivo que interrelacione los retos y oportunidades de la distribución territorial de la población y de las actividades económicas para elevar la eficiencia, eficacia y equidad de su ordenamiento territorial.

Es indispensable procurar mitigar las desigualdades regionales, pero no por medio del sacrificio de las principales cabeceras municipales o la capital del estado sino más bien en función de la búsqueda de la competitividad y potencialidades reales de las localidades alternativas integradas al *Eje Transnacional del T.L.C.A.N.*, aspecto que deberá ser manejado a partir de acciones que contribuyan a elevar los niveles de productividad de las actividades económicas de los municipios periféricos de las cabeceras municipales.

La Inequidad territorial presenta características específicas en las zonas rurales de alta marginación, las brechas de desarrollo entre estas zonas y otras más dinámicas se van incrementando. De esta manera se produce un fenómeno de divergencia territorial, en donde determinadas regiones, municipios o localidades, cada vez están más atrasados con respecto a las zonas de alto crecimiento, presentando tasas de crecimiento económico inferiores al promedio nacional debido a que cuentan con bajas tasas de ahorro, e inversión y fuentes de financiamiento, actividades no rentables, técnicas obsoletas, y acceso limitado a mercados, y con una baja cobertura de ciertos servicios (agua, electricidad, drenaje) y de telefonía e Internet, insuficiente provisión de infraestructura, con caminos y carreteras poco transitables por su orografía, etc.

Quivera 2010-2

En este sentido, la comunicación e integración y la coordinación de llevar a cabo una política de desarrollo regional proporcionando a los núcleos rurales una vocación económica, que sea complementaria a otros núcleos urbanos y buscando dar certidumbre a las inversiones nacionales y extranjeras que potencialmente vendrían a instalar empresas nacionales y transnacionales, a fin de ubicarlas en donde encontrarán las condiciones adecuadas, sobre el *Eje Transnacional del T.LC.A.N.*, puesto que es uno de los pocos enlaces bien estructurados que conecta la Z.M.V.M. con ciudades de EE.UU., a fin de complementar las actividades industriales y de servicios. Tal integración buscaría mayor competitividad ante los entornos globales acentuando corredores económicos industriales.

Es de vital importancia la comunicación e integración y la coordinación a nivel Federal, Estatal y Municipal, por las dependencias y entidades *Secretaría de Economía SE* (Comercio Exterior: Negociaciones Comerciales Internacionales de México), (Dirección General de Desarrollo Empresarial y Oportunidades de Negocio: Programa de Parques Industriales), (Competitividad y Normatividad: Dirección General de Inversión Extranjera); *Secretaría de Desarrollo Social SEDESOL* (Comisión para la Regulación de la Tenencia de la Tierra: CORETT), (Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Ordenación Territorial: Unidad de Desarrollo Regional), Gobierno del Estado (Secretaría de Desarrollo Económico: SEDEC), (Secretaría de Planeación y Desarrollo Regional: SEPLADE), Gobierno Municipal (Instituto Municipal de Planeación: IMPLAN), (Secretaría de Desarrollo Urbano Municipal: SEDUM).

Por lo tanto, una estrategia incluye una instrumentación precisa en las atribuciones y viable en lo financiero, lo que implica la formulación de propuestas concretas en torno a las relaciones de obtener y promover el fortalecimiento de la capacidad administrativa y financiera de los municipios para proporcionar un crecimiento ordenado, a partir de la actualización del marco jurídico y de proyectos viables como interceptores al *Eje Transnacional del T.LC.A.N.*, fomentando el fortalecimiento al desarrollo industrial siempre que disponga de la infraestructura básica necesaria, localización apropiada de clusters industriales sin degradar las condiciones ambientales de la zona e integrando un sistema de enlace interurbano que, en concordancia con la estructura del *Eje Transnacional del T.LC.A.N.*, logre una integración territorial de corredores económicos industriales.

En suma, se trata de que por medio de un instrumento como es la planeación urbana sirva para mejorar las disparidades regionales que se observan a lo largo y ancho de la república, esta claro que se requieren de acciones que induzcan un desarrollo más equilibrado, en beneficio de la población para reorientar el crecimiento y potenciar el desarrollo de algunos municipios que conforman esta estructura del *Eje Transnacional del T.LC.A.N.*, dentro de una dimensión real urbana desde el lote industrial, las avenidas o bulevares de acceso a la manzana del fraccionamiento industrial, estableciendo los mecanismos pertinentes de interacción vial y operatividad con el sector o delegación, y propiamente dicho con la ciudad y su zona conurbada, hasta sus enlaces de comercialización y distribución regional y meso regional para una mejor organización de logística nacional e internacional dentro de conceptos de redes de modos de transporte

Quivera 2010-2

multimodal, donde se busque tanto la competitividad territorial como la complementariedad de emplazamientos territoriales de *clusters industriales*.

Esto se traduce en una estructuración horizontal insertando una dinámica económica entre varios estados; y a su vez una integración microregional y macroregional, donde la agrupación de varios municipios, atendiendo a sus características físicas, económicas y sociales, permitan fomentar proyectos que interaccionen la competitividad productiva y social de cada estado.

Siendo que un corredor económico industrial pretende interaccionar a las localidades que se encuentran a lo largo del eje carretero, con una vinculación de proyectos de infraestructura, sociales y productivos a fin de lograr mayores eficiencias en el reparto de los recursos públicos, así como fomentar cadenas productivas que lleven a mejores competitividades territoriales, este fenómeno de expansión de áreas urbanas no sólo obedecen a los efectos de *la globalización transnacional*, sino también al escenario de *la competitividad económica*, y a las leyes territoriales referidas en el ciclo del desarrollo urbano mediante una mejor integración con *la metropolización urbana* de cada ciudad.

Es aquí donde se ubica el papel fundamental de los *clusters industriales* los cuales representan un eslabón determinante dentro del proceso de atracción de nuevas inversiones, pero sobre todo ofrecen ventajas en cuanto al papel que juegan en los nuevos patrones de localización, el uso racional de los recursos naturales, y la certeza en la tenencia de la tierra y la calidad de los servicios.

Así mismo, *la globalización transnacional* ha propiciado cambios en la perspectiva y conformación regional, dejando de lado los conceptos tradicionales sobre la homogeneidad en las características socioeconómicas de unidades territoriales contiguas, y abarcando ahora una nueva *escala territorial geoeconómica* definidas por interrelaciones y funciones de dominio, competencia, cooperación y complementariedad en territorios sobre el *Eje Transnacional del T.LC.A.N.*, esperando generar relaciones de cooperación y competencia económica en torno a proyectos de maquila-ensamblaje y de producción-calidad de producto terminado, industria-tecnificada dentro de los sectores: automotriz, textil, electrónica, farmacéutica, aeronáutica, robótica, metal mecánica, etc.

A su vez, fortaleciendo las vías de comunicación, siendo densamente utilizadas por el transporte de carga multimodal y sobre todo buscando la desconcentración de zonas urbanas y conurbadas, hacer uso adecuado del suelo apto para el desarrollo industrial, áreas de transición, áreas de futuro crecimiento, área de soporte de infraestructura, conectividad y accesibilidad al transporte e infraestructura multimodal existente en la zona de estudio, este desprendimiento del modelo neoliberal se expande y se incorpora a nuevos mercados transformando polos de desarrollo con otras ciudades a la red urbana global; en este proceso cambiante su jerarquía no es estática, sino que se modifica como resultado de la feroz competencia que existe a nivel internacional de las ciudades por imponer una plataforma de infraestructura eficiente para su operatividad y logística internacional dando como resultado el emplazamiento de *clusters industriales*.

Quivera 2010-2

Examinando este concepto de participación dentro de *la red de ciudades globalizadas*, y su desarrollo, su conectividad y su accesibilidad, con lo que tendrá un flujo de relaciones que le permitirán desarrollar actividades importantes para los procesos productivos de las grandes corporaciones, insertando empresas transnacionales y nacionales como aglomerados industriales tecnificados. Esto nos lleva a estudiar el planteamiento de re-escalamiento de la urbanización de las ciudades mundiales, argumentando los procesos de restructuración del Estado en el estudio de la formación de *la ciudad global*, y ha desarrollado varias alternativas metodológicas para este fin.

La descripción de la formación de la ciudad global, que ha sugerido un nuevo planteamiento de la organización territorial del Estado dentro de la cual ocurre una serie de fuerzas externas e internas en su conjunto, mientras las ciudades operan mediante la promoción de los índices de competitividad por atraer más inversión privada y fortalecer el crecimiento del desarrollo económico de sus ciudades y regiones.

La teoría de la ciudad mundial también ha desafiado a los economistas y políticos internacionales, geógrafos, sociólogos y urbanistas analizar las geografías subnacionales y supranacionales del capitalismo que están incorporadas en los procesos de urbanización y su integración en las diferentes escalas espaciales sobre las cuales cada uno de estos campos de investigación ha sido sustentado de una sola estructura analítica, la teoría de la ciudad mundial y como ha contribuido al proyecto más amplio de superar los enfoques Estado-Céntricos en las ciencias sociales, como también la sostenida atención sobre la dialéctica intransitable de lo *local-global*.

Analizar el planteamiento teórico de las ciudades mundiales y Estados, bajo el modo de producción capitalista y el proceso de producción se ha dividido en tres fases: 1) en la concepción, llevado a cabo por las actividades de estudios de mercado y servicios al productor, 2) producción, con sumisión del proceso del trabajo a la producción en masa, y 3) realización, a través de las actividades del transporte, almacenamiento, comunicaciones y servicios para la explotación y aduanales (Neil B. y Nik T., 2002).

Estas fases se han logrado por la división del trabajo, cuya fase de producción de mercancías ha manifestado las siguientes transformaciones, la finalidad ha sido elevar la productividad parcial del trabajo:

- ❖ *Taylorismo*: comprende la separación entre las tareas de concepción y producción. En esta última se asignan tiempos y movimientos a las labores y faenas de los trabajadores.
- ❖ *Fordismo*: donde introduce la Taylorismo la cadena de producción, por lo que el bien es móvil mientras que los trabajadores permanecen en su lugar, así como la remuneración por día en vez de por pieza o destajo. Este proceso intensifica la separación entre las fases de producción y la polarización de técnicos y trabajadores no calificados, siendo una forma de adaptación continua al consumo masivo para

Quivera 2010-2

lograr incrementos en la productividad y adaptarse a la acumulación intensiva y consumo a gran escala.

- ❖ *Automatización*: es un proceso continuo del desarrollo tecnológico y demandante de empleos más calificados. Se caracteriza por un aumento en la relación capital / trabajo o intensidad de capital en donde la innovación tecnológica es suficientemente amplia para transformar las condiciones generales de producción. Permite la internacionalización del capital, la deslocalización industrial y la descentralización en el control por parte de las corporaciones.
- ❖ *Postfordismo*: tiene la característica de desaparecer la cadena de producción por el enriquecimiento de tareas y la creación de grupos semiautomáticos, delimitando pequeños colectivos de trabajo. La fase de producción se realiza en varios colectivos de trabajadores, lo que facilita la división espacial del trabajo y la posibilidad de fragmentar el proceso productivo en varias etapas que se pueden realizar en unidades productivas distintas.

Las ciudades son al mismo tiempo puntos de apoyo para la acumulación de capital (nodos en los flujos globales) y niveles administrativos organizacionales de los Estados (coordenadas de poder territorial del Estado). Como nodos en los flujos globales, las ciudades operan como focos de producción industrial, como centros de comando y control sobre los circuitos globales interurbanos e inter Estados del capital y como sitios de intercambio dentro de mercados locales, metropolitanos, regionales, nacionales y globales.

Como coordenadas de poder territorial del Estado, las ciudades son niveles regulatorio-institucionales dentro de la jerarquía inter gubernamental de cada Estado; bajo el término de “coordenada o vector geográfico” intenta connotar la incorporación de las ciudades dentro de la matriz organizacional del Estado. Estos vectores pueden ser vinculados entre ellos a través de varios medios; desde regulaciones legales y constitucionales, interdependencias financieras, división del trabajo, administración-política, y jerarquías de comando de acuerdos regulatorios informales. Esta dimensión de las ciudades estará siendo analizada a mayor prominencia en el contexto local.

Durante el periodo Fordista-Keynesiano (aproximadamente entre 1950-1970), estas dos dimensiones de la urbanización coexistieron especialmente dentro de los límites del Estado nacional, como nodos de acumulación, las ciudades fueron enmarcadas dentro de la misma malla territorial que sostenía la economía nacional.

Las ciudades del antiguo mundo industrializado sirvieron como los motores de la producción en masa fordista y como la infraestructura urbana de un sistema económico global compartida dentro de matrices territoriales nacionalizadas. Aunque los vínculos interurbanos transnacionales permanecieron como cruciales para las economías espaciales del Fordismo, las ciudades y regiones fueron vistas como fundamentos del crecimiento económico nacional, esencialmente como subunidades dentro de un espacio económico nacional espacialmente integrado. Fue ampliamente asumido que la industrialización de los centros urbanos generaría una dinámica propulsora de crecimiento que su turno conduciría

Quivera 2010-2

a la industrialización de las periferias internas del Estado, y por tanto contrapesaría el problema del desarrollo geográfico espacial.

Asimismo, como vectores geográficos de poder territorial del Estado, las instituciones regulatorias Fordistas-Keynesianas regionales y locales funcionaron sobre todo como trasmisores de políticas socioeconómicas del Estado central. Sus objetivos fueron sobre todo promover el crecimiento y redistribuir sus efectos a una escala nacional. Para este fin, políticas regionales redistributivas fueron ampliamente introducidas para promover la industrialización dentro de cada periferia interna de los Estados. Fue esta situación la que condujo a teóricos del desarrollo regional de post-guerra a concebir el Estado nacional como el contenedor básico de polarización espacial entre los centros de crecimiento urbanos principales y las zonas de periferia interna, lo cual llevó a geógrafos urbanos como a visualizar el Estado como la escala primaria sobre la cual fueron organizadas las jerarquías de tamaño dentro de los sistemas de ciudades (Gatto, Francisco, 1999).

En el contexto de la globalización, una sola exclusión es determinada por el valor agregado que cada uno está en situación de aportar el producto ciudad: la globalización excluye a las personas, a los territorios, y a las actividades que no producen o no contienen algún valor de interés para la economía mundial. La noción de exclusión social con frecuencia se usa como sinónimo de pobreza y muchas veces se le crítica porque no indica de forma explícita las consecuencias de los mecanismos de la economía de mercado, de la liberación y de las privatizaciones.

Además la intensificación de la competencia inter-espacial global entre ciudades y regiones también han comprometido seriamente a las políticas industriales nacionales tradicionales, y ha conducido a los Estados regionales y locales ha asumir roles directos en la promoción de la acumulación de capital a escalas subnacionales.

Las corporaciones globales, los movimientos financieros globales y la política exterior juegan roles decisivos en la reestructuración de la vida diaria, mientras que simultáneamente se presta más atención a las respuestas locales y regionales a los procesos de reestructuración; en otras palabras, por una parte hay un doble movimiento de globalización y por otra un proceso de devolución, descentralización o localización. La consecuencia geográfica central de estos giros políticos y económicos interrelacionados ha sido una desnacionalización del bloque territorial más elemental del orden geoeconómico y geopolítico de post-guerra: la economía central auto-centrada.

Argumentaría, sin embargo, que tanto las ciudades y los Estados nacionales continúan operando como formas de territorialización fundamentales para el capital, aún cuando este rol ya no esté atado sobre todo a los patrones nacionalmente configurados de urbanización y a las estrategias nacionalmente centradas de gobernabilidad económica que ha definido por largo tiempo las geografías político-económicas del capitalismo. Esta realidad descrita, nos permite establecer la necesidad de trasladar los conceptos de la *planificación estratégica urbana regional*, con variables de ponderación como el fuerte dinamismo del entorno geopolítico, social, cultural, económico y tecnológico está produciendo implicaciones de gran magnitud para el desarrollo del nuevo marco

Quivera 2010-2

geopolítico, el nuevo orden económico, las nuevas estructuras sociales y el nuevo desarrollo tecnológico; así como *el nuevo horizonte urbano*.

La difusión de este horizonte urbano ha obedecido en muchas ocasiones a necesidades de marketing político de los dirigentes municipales, estatales y los funcionarios de gobierno federal, quedando relegado en un segundo término el esfuerzo real de implantación de las estrategias para afrontar los escenarios y el horizonte deseable. Esto ha dado lugar a una cierta frustración, que debe explicarse más a partir de esa falta de voluntad política, y la falta de madurez y liderazgo empresarial, así como una mayor capacidad participativa de la sociedad, para poner en marcha las estrategias que la incapacidad intrínseca del proceso de planificación y dar respuesta a los retos planteados dentro de *la globalización transnacional*.

Debiendo contemplar los *factores endógenos y exógenos* desde una óptica sistemática, analizando las complejas relaciones entre los componentes del sistema funcional de la estructura urbana y las relaciones que ocurren entre los factores externos del sistema macroeconómico. La *planificación estratégica* no es ni pretende ser la panacea que dé respuesta a todos los problemas que lleva aparejada la planificación y la gestión urbana, sino que tome en consideración la nueva morfología de *la escala territorial geoeconómica*; siendo que las ciudades globales se localizan en sedes de alta concentración financiera y servicios avanzados al productor, siendo las principales ciudades *Nueva York, Los Ángeles, Chicago, Detroit, Pittsburgh, Houston y Cleveland* (Estados Unidos); *Ottawa, Toronto, Québec, Montreal* (Canadá); *Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Querétaro* (México); *Osaka, Tokio* (Japón); *Barcelona* (España); *Nueva Dehli* (India); *Dubai* (Emiratos Árabes Unidos). Estas dos últimas ciudades se encuentran en un proceso de reestructuración y transformación de su estructura urbana.

Existiendo por lo general en estas ciudades un patrón de concentración de localización de sedes de gran relevancia de eventos internacionales y nacionales, servicios financieros, servicios avanzados al productor, gran concentración de *parques y ciudades industriales, tecnoparques, corredores industriales, puertos interiores* integrando centros urbanos importantes dentro de la competitividad del desarrollo económico regional, nacional e internacional, manteniendo como referencia dos criterios estructurales la estructura industrial de la base productiva de la ciudad (*fordista o postfordista*) y la escala espacial de sus funciones de comando y control (*global, Norteamérica, nacional, regional, metropolitano, local*).

La formación de *ciudades globales* ha exigido la emergencia de una nueva jerarquía urbana global, definida a través de la escala creciente de las funciones de comando, control urbano de las relaciones de intercambio, transacciones interurbanas y de la competencia nacional e internacional como *nodos de interacción económica*. Como podemos observar, hacia fines del siglo XX, la propia organización espacial del Estado se ha convertido en una importante arma locacional en la competencia interespacial entre localidades urbanas, ciudades, zonas metropolitanas, regiones y Estados en la economía mundial.

Quivera 2010-2

Por tanto las ciudades antes referidas no están concentradas dentro de economías nacionales relativamente centralizadas, sino que han sido incorporadas directamente dentro de jerarquías y estándares internacionales basándose sus certificaciones de calidad de productos y servicios, como en la especialización de mano de obra laboral, por el dinamismo del entorno, reflejado en cambios económicos, turbulencias geopolíticas, incesantes innovaciones tecnológicas, modificaciones en las actitudes socioculturales y vuelcos en las estructuras sociales exigiendo respuestas adecuadas al nuevo contexto económico mundial.

Es importante contextualizar el escenario mundial del comercio que en las últimas décadas el mundo ha vivido el despertar de las regiones como forma de organización básica, económica, social y política. La lucha por el estado nacional, llevó al siglo XX a ser testigo de su florecimiento y decadencia, el nuevo siglo se enfrenta con la globalidad como propuesta y a las regiones como su socio fundamental, determinando un *contexto actual* en pleno cambio, lo cual impide ver con claridad las transformaciones que permanecerán y aquéllas que serán simplemente un punto intermedio en el camino para la nueva organización mundial.

De esta forma una “nueva política de escala” (Feldman, 2003) ha emergido, en la cual la organización territorial y escala del poder del Estado se está convirtiendo en objeto directo de confrontación sociopolítica. Así como han propuesto “las ciudades mundiales una conjunción entre la economía global y el Estado nación territorial”, entonces parece apropiado ver las instituciones político regulatorias de las ciudades-regiones-mundiales como nodos de acumulación. Como coordenadas geográficas de poder territorial del Estado, las ciudades globales son objetivos estratégicos centrales dentro de las recientemente emergentes instituciones globalizadas del Estado, orientadas hacia el continuo fortalecimiento de ventajas competitivas y fuerzas productivas territorialmente específicas. En este sentido las ciudades globales son espacios de acumulación global y coordenadas de regulación del Estado nacional y regional.

La instauración del nuevo orden económico, determinado fundamentalmente por *la globalización transnacional* de los mercados, el impulso de los intercambios comerciales y el aumento de la competitividad empresarial, ha creado un nuevo marco de referencia para el funcionamiento de las bases económicas de las ciudades. Hoy día, las preocupaciones económicas de los diferentes niveles de gobierno se circunscriben en procurar puestos de trabajo, atraer inversiones exteriores y captar ayudas públicas y mantener el orden y la seguridad pública.

Reconociendo que la mayoría de las estrategias han sido desarrolladas mediante proyectos puntuales y cerrados, ya que la mayor parte de los planes estratégicos no han enfatizado la gran relevancia que tiene cada escenarios *la globalización transnacional, la competitividad económica y la metropolización urbana*, siendo que el mundo sigue experimentando un proceso muy vigoroso de libre comercio, intercambio de avances tecnológicos, financieros, culturales, sociales, con efectos en las economías de los países; las regiones, las ciudades, no sólo compiten con otras ciudades de su país, sino que ahora también con las de otros países y continentes, trayendo así una competencia más exigente en calidad, velocidad de producción, innovación de productos, ser más eficientes, mejorar

Quivera 2010-2

su rentabilidad, aumentar la productividad, la penetración en los mercados exteriores y la capacitación de la mano de obra especializada.

Esto nos da como resultado, aumentar el índice de estándar de calidad y competitividad regional, sosteniendo un proceso de creación de recursos especializados y descubrir el potencial de cada ciudad, para insertarse dentro de la competitividad entre naciones, regiones y ciudades determinando sus habilidades para innovar en nuevos recursos especializados, no necesariamente materiales y para instalar configuraciones eficientes en términos de costo, calidad de bienes y servicios, velocidad e innovación y saber con mayor precisión dónde instalar nuevos nichos de mercado sobre un corredor económico industrial, originando nuevas necesidades de instalaciones y equipamiento, como de infraestructura, y emplazamientos territoriales de *clusters industriales* entrando a nuevos mercados de diversos sectores económicos.

Pero si los presidentes municipales, los gobernadores y los funcionarios públicos federales que tienen la gran responsabilidad del ordenamiento territorial, del urbanismo, del desarrollo económico regional dentro del sistema de ciudades atendieran y solucionarían los problemas relacionados con las disparidades en la calidad de vida de los diferentes grupos sociales y étnicos, los precios del suelo, la escasez de vivienda sociales, la insuficiencia de infraestructuras y equipamientos colectivos, el desempleo, la presión fiscal y la contaminación del medio ambiente y desde luego los problemas de aprovechamiento efectivo y de organización de su suelo, permitiendo hacer uso de cuanto espacio necesita para toda una extensa gama de actividades, pasando de un mundo predominantemente rural a otro predominantemente urbano determinando un nuevo acondicionamiento de los coeficientes de ocupación y utilización del suelo por la fuerte presión que ejercen estos tres grandes escenarios, anteriormente descritos.

Segundo Escenario: La Competitividad Económica es la fase del proceso de valoración de las influencias globales en la productividad y en las transacciones de capital bajo una *naturaleza exógena*, permitiendo evaluar, planear y redefinir espacios de reserva para la expansión global del capital, mediante la conformación de una plataforma de *infraestructura intermodal o multimodal* acentuando las necesidades de servicios mediante la transportación marítima, terrestre y aérea; adecuando nuevas reservas territoriales para desplegar estrategias de inversión en *el emplazamiento territorial de clusters* para el desarrollo económico regional e implementando una base tecnológica para el empleo de alto valor, a fin de que se promueva la investigación en áreas de la electrónica, tecnologías de la información, digitalización, biotecnología, ingeniería aeroespacial, la industria farmacéutica, agregando valor y generando empleos de calidad sobre el *Eje Transnacional del T.L.C.A.N.*, enfatizando un corredor económico industrial.

El papel del Estado es regular y crear las condiciones óptimas de una plataforma de infraestructura de desarrollo complementario con la estructura urbana existente de una ciudad: red de infraestructura hidráulica, de saneamiento, energética, torres troncales de energía eléctrica, sistema de subestaciones eléctricas, eólica, e infraestructura de comunicación vía satelital y de telecomunicaciones, central de telecomunicaciones.

Quivera 2010-2

Como también la infraestructura portuaria, infraestructura aeroportuaria, de caminos y puentes, presas hidráulicas; creando un entorno favorable al desarrollo de negocios para instalar un puerto seco y su conectividad con los corredores industriales, de comercio y servicio, bajo una comunicación interregional.

Basándonos en sus condiciones geográficas, México posee una ventaja competitiva potencial con respecto a otros países. Los tratados comerciales con distintos países del mundo, se han convertido en una importante presencia de intercambio y de transacciones de mercancías y servicios con una intensa movilización de carga por nuestro territorio se sustenta en una infraestructura desarticulada de transporte ferroviario, carretero, naval y aeroportuario, que solo eleva costos y frena inversiones.

México es el séptimo país exportador pero su traslado de carga es más caro que el de Estados Unidos, y considerando que únicamente se tiene el 88% ciento de las entregas de mercancías a tiempo contra un 97% en Estados Unidos, habla de un margen del 9% de desventaja competitiva respecto a nuestro vecino.

El problema del mal funcionamiento de los corredores existentes se debe a la falta de infraestructura a los altos costos de las autopistas y a la ineficiencia en el uso de puertos, lo que fomenta la desintegración de los tipos de transportación.

Por esta razón ha sido propósito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) ampliar la cobertura en todos los medios de transporte, facilitando su interconexión con redes internacionales a través de uso de equipos y tecnologías modernas. El objetivo es crear nueve terminales íter modales, ocho nuevos corredores multimodales y cuatro proyectos ferroviarios. Hoy día, existen 58 terminales íter modales en el país son insuficientes para dar respuesta a la demanda de productos que llegan de Asia y Norteamérica.

Por ello es vital eliminar todo cuello de botella y entender al transporte multimodal como un sistema complejo que integra cuando menos dos de las distintas formas para movilizar carga, no produciendo competencia entre ellas, sino complemento. De ahí que en palabras del expresidente Fox, pronunciadas durante su discurso en la suscripción del *Acuerdo Nacional para el Desarrollo de Corredores Multimodales* para incrementar la competitividad en la economía nacional, calificarà la intención por mejorar la logística de los 750 millones de toneladas de carga que se mueven en nuestro territorio al año, como "un asunto estratégico y urgente para nuestro país. Las actividades comerciales de México, muestran un posicionamiento estratègico como punto clave por su posición estratégica que sirve de conjunción de varios trayectos por los que pasan muchas de los desplazamientos logísticos de cargas dirigidas a los distintos *puertos interiores* en diferentes vectores geográficos.

Poner atención en el sistema de transporte *intermodal* y *multimodal* implica un cambio trascendental en la organización, operación, y administración del transporte

Quivera 2010-2

internacional de mercancías, en otras palabras, los modos de transporte marítimo, terrestre y en ocasiones aéreo, son coordinados e integrados en un solo sistema o red, que busca eliminar las rupturas de carga para que los productos fluyan entre lugares distantes en el menor tiempo posible y con la mayor certeza.²

Por lo que, el desarrollo de la actividad comercial del país, se han dirigido esfuerzos de la inversión pública y privada para mejorar nuestros puertos, esfuerzos que en este año suman 7357 mdp. De igual forma, se invertirán cerca de 800 mdp en la inauguración de obras en nueve aeropuertos internacionales, las cuales consisten en la remodelación de los edificios terminales y la rehabilitación de los sistemas eléctricos de los aeropuertos de Guadalajara, Mexicali, Puerto Vallarta, Veracruz, Cozumel, Torreón, San Luis Potosí, Zihuatanejo y Monterrey. Por otra parte, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), aplicará cerca de 132.7 mdp de su presupuesto en la reconstrucción y conservación de tramos carreteros y puentes de cuotas que mejoraran la circulación vehicular.

Entre los puntos con mayor movimiento y por tanto con mayor necesidad de contar con eficientes corredores, se encuentran Nuevo Laredo y Manzanillo. El primero tiene un progreso económico eminente al estar ubicado en el centro del corredor comercial entre San Antonio, Texas y Monterrey. Por su parte, Manzanillo ostenta el liderazgo en el movimiento de contenedores, el segundo lugar en gráneles minerales y el tercer sitio en el manejo de vehículos automotores. Además, este puerto acaba de establecer un memorando de cooperación con el puerto de Shangai para intensificar el intercambio comercial mutuo y apoyar la asociación estratégica entre México y la Republica Popular China, nación con la que el puerto tiene su mayor relación comercial.

Los puertos más dinámicos, al ampliara su vinculación territorial invaden y disputan la zona de influencia terrestre (o *hinterland*) de los puertos vecinos otrora cautiva debido a las limitaciones de accesibilidad, a las carencias de infraestructura y a la desarticulación de los sistemas de transporte. Por tanto el *intermodalismo* y las mejoras físicas de accesibilidad territorial propician la conformación de *hiterlands* comunes cada vez más competidos por los actores portuarios y por los operadores del transporte multimodal.

En este sentido, hay que establecer claramente que el sistema de transporte *intermodal*, desde su génesis, está estrechamente vinculado al transporte marítimo internacional; el cambio tecnológico clave constituido por el contenedor, proviene del sector marítimo, pero también el nacimiento de los nuevos actores conocidos internacionalmente con el nombre de *operadores de transporte multimodal*. Tales operaciones proceden principalmente de las grandes navieras que, debido a los cambios en los sistemas productivos, tuvieron la necesidad de desdoblar sus funciones tradicionales dentro del ámbito marítimo hacia la organización de sistemas o redes integradas de transporte que vinculasen no sólo las zonas costeras, sino las regiones interiores.³

² Martner Peyrelongue, Carlos Transporte multimodal y globalización en México, Ed. Trillas, México 2008.

³ IDEM

Quivera 2010-2

Dadas las características geomorfológicas de cada región, la capacidad de cada región para ser frente a los retos de traslados y movimientos de flujos de mercancía, y la capacidad de cada región para ser frente a los retos económicos y tecnológicos provenientes de las otras regiones destinadas a jugar un papel protagónico en la economía mundial del futuro bajo una consolidación plena del sistema de infraestructura de comunicaciones y transportes, debiendo que redoblar un gran esfuerzo por parte de nuestro país siendo comparado con los países vecinos de Canadá y Estados Unidos, llevándonos un gran margen de modernización acelerada y sostenible de su sistema vial carretero.

Dicho lo anterior, en términos de la posibilidad de convertir a nuestro país en un espacio insertado en la *competitividad económica*, como plataforma de distribución de mercancías entre la Cuenca del Pacífico, América y Europa, resulta un proyecto inviable, dado que las redes mundiales de transportación de mercancías funcionan ahora bajo sistemas de transporte intermodal.

Este es el motivo por el cual Estados Unidos desplaza su tráfico de mercancías en su propio territorio, al configurar puentes terrestres bajo sistemas ínter modales altamente competitivos frente la alternativa que presenta principalmente el canal de Panamá con su enlace de corredores alternos Sur-Sureste del PPP, y actualmente modernizando nuestra red carretera hacia las diferentes regiones del Centro-Norte del T.L.C.A.N. poniendo en manifiesto las consecuencias de la profunda crisis económica de 1982, aplicando en México una enérgica política económica de reducción de las actividades del Estado en la economía, de apertura al mercado externo, disminución del gasto público y férreo control salarial.

Para que una economía manufacturera sobreviva a una competencia acrecentada, será necesario que restrinja la variedad de su línea de producción y que se especialice en “nichos competitivos”, logrando que su economía urbana sea capaz de emprender un acceso operativo para las empresas de cualquier parte del mundo que busquen el acceso a un mercado continental, como el norteamericano y el canadiense, implicando la localización de un vector geográfico que requiera gastos en infraestructura de comunicaciones y transportes, la necesidad de contar con autopistas y carreteras como medios de transporte de enlace como una ciudad-punto de acceso facilitando el movimiento de las transacciones a través de su área y que permita vincular la economía regional y nacional.

Reconociendo que en nuestro país se han realizado grandes inversiones en infraestructura portuaria, y carretera; sin embargo, el sistema de transporte multimodal no se ha desarrollado eficientemente, debido, entre otros factores, a que el crecimiento alcanzado por los diferentes modos de transporte no se generó bajo un esquema de planeación integral, a lo que se agrega la poca difusión que ha recibido este sistema.

Quivera 2010-2

Por ello, es de suma importancia que mediante el trabajo conjunto de los sectores público y privado, se diseñe una adecuada planeación de políticas y estrategias de vanguardia para incentivar y conformar un sistema integral de transporte, moderno y competitivo, que haga frente a los retos y oportunidades que trae consigo el dinamismo de la globalización de los mercados internacionales.

El simple hecho de ampliar la cobertura y la accesibilidad de la infraestructura en todos los modos de transporte e identificando los puntos estratégicos de intercambio modal que presenten mayor incidencia en cuanto a flujos comerciales, a fin de promover que sean dotados de la infraestructura y el equipamiento necesario para facilitar el vínculo de los modos de transporte que, conjuntamente con el apoyo de cadenas logísticas debidamente diseñadas, operen los tramos de mayor rentabilidad financiera.

Conectando zonas estratégicas para la transferencia de carga, a fin de promover entre los inversionistas privados la instalación de infraestructura intermodal, y estableciendo condiciones favorables para optimizar el uso de la capacidad instalada de las instalaciones que integran la red de infraestructura del transporte.

Así integrar el sistema de transporte multimodal, propiciando su desarrollo de manera compatible con el que se registra a nivel internacional, principalmente con nuestros socios comerciales. Promover la formación de expertos en transporte multimodal y difundir su conocimiento entre los líderes del transporte, considerando también una campaña de medios dirigida a los planificadores de infraestructura, a fin de despertar su interés respecto a las bondades de los sistemas de transporte multimodal.

Coordinar con las dependencias responsables la instalación de unidades de revisión fiscal, de estupefacientes y en la infraestructura de transporte en la que se presenta el mayor índice de movimiento de mercancías; atendiendo para ello criterios de simplificación administrativa. También facilitando la interconexión de la infraestructura de los diferentes modos de transporte, para lograr un sistema integral en el territorio nacional.

Como instrumentar medidas de apoyo para mejorar los enlaces ferroviarios y carreteros con puertos y aeropuertos. Concertar con las empresas ferroviarias el establecimiento de servicios de trenes con normas de calidad determinadas en Altamira, Manzanillo, Veracruz y Lázaro Cárdenas. Ampliando la infraestructura correspondiente a los distintos modos de transporte mediante programas idóneos de inversiones, bajo condiciones aceptables de rentabilidad y riesgo para los capitales privados.

Promover la construcción, conservación y mejoramiento de la infraestructura multimodal con la participación de los tres órdenes de Gobierno y del sector privado. Esta construcción de terminales ínter modales y *puertos interiores* en regiones estratégicas del país para integrar las cadenas de transporte y reducir los costos del flete terrestre. Incentivando la construcción y operación de puertos secos para favorecer la integración de las cadenas de transporte entre los centros de producción y consumo.

Quivera 2010-2

Es indispensable promover alianzas estratégicas entre inversionistas nacionales y extranjeros para la construcción, instalación y operación de terminales interiores de carga en las zonas estratégicas previamente identificadas entre los desarrolladores de parques industriales y maquiladoras, la construcción de terminales interiores de carga.

La regionalización y *la competitividad económica* de los mercados han motivado a los países a buscar esquemas de comercialización que integren, de forma más eficiente, las operaciones en la cadena de la producción-distribución-consumo, en la que el transporte juega un papel fundamental para incrementar la competitividad de los bienes y servicios.

La instrumentación de las estrategias regionales responde en esencia a una problemática de adecuación y articulación de políticas e instrumentos sectoriales. Bajo este plano, se construyen con base en conceptos o categorías territoriales, los ejes, corredores, sistemas urbanos, regiones urbanas, espacios rurales integrados o marginados, identificando y creando las oportunidades de mercado interno regional, la dotación y eficiencia de los factores físicos y funcionales industriales.

Estos escenarios nos muestran una radiografía del marco económico que ha estimulado el surgimiento de una serie de escenarios que afectan a la evolución del sistema urbano-económico. La concentración en muy pocos lugares del mundo de las funciones internacionales de finanzas, control empresarial e intercambio de información ha dado lugar a la aparición de las denominadas *ciudades globales*, las cuales representan los puestos de mando en la organización de la economía global.

Las nuevas actividades productivas se están dispersando espacialmente: las preferencias de localización provocan el desplazamiento de las empresas fuera de los centros urbanos para obtener mejores condiciones de instalación, accesibilidad y funcionalidad y sobre todo de abarcar más mercados comerciales.

Tercer Escenario: La Metropolización Urbana es la fase del proceso de valoración demográfica de urbanización mundial bajo una *naturaleza endógena*, concentrando una ponderación jerárquica en su desempeño preferente de captación de actividades productivas económicas y redes de infraestructura, rebasando los límites políticos administrativos, promoviendo sobre su trama urbana espacios selectos, estructurando las nuevas relaciones de *nodos-territoriales* alentando más los flujos migratorios, siendo un reto su gestión social para mejorar y adecuar las condiciones de vida de la población y su accesibilidad a servicios básicos mediante la regulación jurídica de los *instrumentos urbanísticos* y su preservación de sus recursos naturales disponibles.

La regulación y promoción por parte del Estado para el soporte urbano de los centros de población y su clasificación del suelo según régimen jurídico, y sobre todo la conceptualización de un proyecto de ciudad con sus diferentes escalas urbanas: lote/predio, manzana, fraccionamiento, barrio, unidad vecinal, centro de barrio, sector, delegación, ciudad, municipio, zona conurbada, zona metropolitana, estado, regionalización, mesorregiones, etc, dando una identidad a la estructura espacial en cuanto a dimensionamiento territorial y extensión y localización de suelo urbanizable bajo el

Quivera 2010-2

ordenamiento de los coeficientes de ocupación y utilización del suelo para su mejor distribución de parcelación y transferencias de aprovechamiento urbanístico.

Siendo que hoy día las ciudades se encuentran en distintas etapas de desarrollo: reciclamiento, modernización, sustentabilidad, adecuando su infraestructura urbana a un contexto actual, pero también algunas metrópolis actualmente confrontan escenarios como *la globalización transnacional, la competitividad económica y la metropolización urbana*. Acentuando una condicionante a la demanda de más suelo para uso urbano, habitacional, comercial e industrial desplegando una extensión territorial para el desarrollo de diversas actividades, tanto públicas como privadas y sociales.

Las regiones se disponen bajo este nuevo cambio, con dinamismo discuten su nuevo papel en la historia, invirtiendo y buscando ser competitivos frente a la nación e integrarse dinámicamente al mundo. Los diálogos se han abierto para enfrentar los cambios económicos, sociales y tecnológicos que configuran un nuevo contexto para la política económica en general y para el papel de las actividades locales y regionales en particular.

En las ciudades metropolitanas se encuentra la posibilidad de construir una democracia de proximidad, de participación de todos en la gestión en los asuntos públicos y de reforzamiento de la gestión social que tanta falta le hace para el cumplimiento de políticas públicas y políticas territoriales bajo una identidad colectiva integradora entre municipios conurbados, siendo necesario establecer sistemas de regulación que garanticen el equilibrio y los intercambios justos. Pero conviene asimismo destacar la significación de la participación cívica tan imprescindible y legítima.

Existen 41 ciudades con cinco millones o más habitantes, y se calcula que en el 2015 se les habrá añadido otras 23 ciudades. Excepto once, todas estarán en países en vías de desarrollo. Sin embargo, las ciudades pequeñas no disfrutan necesariamente de un mayor bienestar de vida, pues muchos países canalizan gran parte de sus recursos hacia los núcleos más importantes (National Geographic Society, Washington, D.C. 1998).

La planeación para el urbanismo moderno tenía como preocupación controlar y guiar el crecimiento urbano futuro, instaurar un orden en la ciudad mediante una eficiente separación de sus actividades que inevitablemente añade nuevas zonas monofuncionales en la periferia urbana en un constante proceso de expansión.

Pudiendo constatar que los procesos relativos a la producción y consumo del espacio-mercancía se encuentran también presentes cuando la mercancía es la propia *ciudad*. No solamente fragmentos del espacio urbano entran en los flujos mercantiles, incorporados de acuerdo con intereses ocasionales específicos y respectivas estrategias de acumulación de emprendedores inmobiliarios, agentes empresariales multinacionales o empresarios de turismo, sino que las ciudades pasan a ser “vendidas” dentro de las políticas del estado, que en la actual fase de acumulación capitalista, buscan cumplir con una agenda estratégica de transformaciones exigidas para la inserción económica de las ciudades en los flujos globales.

Quivera 2010-2

Esto quiere decir, que el acelerado proceso de industrialización y urbanización a partir de la homogeneización de los patrones de población demográfica e industrial y la consiguiente agudización de las desigualdades regionales en cuanto a consumo, producción, distribución, manteniendo zonas que participan y desenvuelven transacciones internacionales que son relativamente más importantes dentro de los factores de competitividad territorial, la actuación dinámica de flujos de bienes y servicios, con su respectiva división espacial territorial de las actividades organizadas jerárquicamente en su estructura urbana territorial dando a conocer las ventajas competitivas de la producción industrial ante el T.L.C.A.N. y evaluar su funcionamiento como un instrumento de desconcentración industrial.

Los cambios territoriales inducidos por la apertura económica en la posición que juega nuestro país, sus regiones ante los ajustes, oportunidades del T.L.C.A.N., el incremento sostenido, la diversificación de sus exportaciones y su reconocida aptitud para incorporarse a otros tratados de libre comercio encuentran su origen en las reformas estructurales.

Ahora el reto ante éste acuerdo que continua consiste en convertir en realidad ésta oportunidad, mediante el fortalecimiento de sus zonas metropolitanas respondiendo únicamente a la necesidad interna de sus sectores metropolitanos que lo integran y su reforzamiento del sistema de infraestructura, para asegurar un modelo industrial regional competitivo.

Siendo indispensable un estudio de factibilidad para el emplazamiento de *clusters industrial*: parques y ciudades industriales, tecnoparques, puertos interiores, distritos financieros, considerando un espacio de reserva en la expansión de nuevos nichos de inversión, creando *nodos de interacción económica*; pudiendo efectivamente ser capaz de absorber positivamente los impactos de una estrategia de procesos de inversión fundamentalmente exógenos, o sea, un proceso de ocupación de los escenarios de *la globalización transnacional y la competitividad económica*; y los fundamentos endógenos implementados mediante un *modelo de ciudad ideal* contrarestando el escenario de *la metropolización urbana*, conformando e integrando una estructura urbana, presentando estas ventajas:

- ❖ Elevando los índices de competitividad para la participación en los circuitos de comercio e inversión extranjera directa.
- ❖ El fortalecimiento del crecimiento del desarrollo económico regional y nacional.
- ❖ Generador de empleos directos e indirectos.
- ❖ Introducción de tecnología e innovación de productos industriales de alta calidad.

Quivera 2010-2

- ❖ Aumenta la participación de exportaciones de productos y servicios de alta calidad.
- ❖ Induce al desarrollo de procesos amplios y diversificados que pueden ser detonadores de un polo de desarrollo económico regional en cada vector geográfico.
- ❖ La consolidación del sistema de infraestructura de corredores multimodales.
- ❖ Induce a la planeación estratégica de los coeficientes de ocupación y de usos del suelo.
- ❖ Logrando renovar una transformación en su patrón físico territorial.
- ❖ La implementación de un estudio por medio del análisis de la escala territorial geoeconómica.
- ❖ Los clusters representan un eslabón determinante dentro del proceso de atracción para la IED.
- ❖ Ofrece ventajas la instalación de clusters en el papel que juega en el reordenamiento urbano.
- ❖ Enfatiza una certeza jurídica en la tenencia de la tierra.
- ❖ Implementa el uso racional del agua y de los energéticos con una calidad de servicios.
- ❖ Disminuye considerablemente las desigualdades socioeconómicas de la localidad.

Siendo indispensable estas ventajas, y el hecho de reconocer que existen fuerzas externas desde la década de los ochenta; produciendo cambios económicos y culturales a nivel mundial que afectan de manera radical el rol de las ciudades contemporáneas como Nueva York, Tokio, Londres, Beijing, París, Berlín, Ámsterdam, llevan acabo estos nuevos roles que presentan nuevas reservas territoriales para desplegar nuevas estrategias de inversión y comercio que implican oportunidades de desarrollo en el contexto nacional y regional.

La mayoría de los flujos y de las transacciones internacionales, que presentan estas *ciudades* convirtiéndose en centros de nueva línea, es decir, la necesidad de expandir sus nichos de mercado a otras ciudades, dado que la combinación entre integración mundial de la economía y la deslocalización de actividades, y los nuevos desarrollos tecnológicos confieren a estas ciudades globales principalmente el doble papel de abastecedoras de mercado y de nuevos servicios financieros, especializados, de gestión, producción y asesoramiento de distribución de servicios de telecomunicación e información, informática, microelectrónica, equipo tecnificado por medio de la ingeniería cibernética y robótica introduciendo a la innovación industrial e imponiendo un avance del conocimiento

Quivera 2010-2

científico y tecnológico y actualizando una producción de productos y artículos de alta calidad.

El hecho de ejercer una presión sobre las ciudades contemporáneas para la disponibilidad de más áreas de terrenos para la realización de proyectos de construcción y de adecuación de espacios destinados para el incremento de gigantescos complejos de oficinas (torres inteligentes) con helipuertos, aeropuertos modernos, hipercentros comerciales, inmensos hoteles que conforman una infraestructura turística de alta calidad y disposición de espacios para la conformación de inmuebles multifuncionales, y sobre todo para la realización de terminales intermodales de carga localizados estratégicamente; empresas transnacionales, centros corporativos multinacionales, centros administrativos aduanales, tecnoparques y zonas de servicios logísticos (puerto interior), estadios y complejos deportivos de esparcimiento, enfrentando una perspectiva de desarrollo de valorización del territorio.

Por medio de estos emplazamientos, inicia la *nueva escala urbana*, considerando que un urbanista observara a todas las *ciudades del mundo* como una tierra sin fronteras, sometido todavía a una ordenación territorial más exhaustiva, sus formas, sus poblaciones y sus sistemas de aprovechamiento del suelo no han cuajado aún en una matriz permanentemente fija. A compás de la adquisición de terreno dentro del ámbito de la expansión global del capital, la forma y la organización de la metrópolis irán transformándose y renovándose día a día si desea en realidad entrar a la escena mundial.

Por todo lo anterior, es indispensable que el escenario de *la metropolización urbana* establezca una sinergia con otros actores y redes facilitando el desarrollo urbano y regional y dotando de un equipamiento industrial tecnificado fortaleciendo una base de infraestructura, creando conciencia a los actores políticos de la importancia de los servicios financieros para el desarrollo de un *sistema urbano-económico* logrando una plataforma logística conjuntamente con los *clusters industriales*.

Por ello es indispensable establecer planes de actuación a mediano y largo plazo en relación con el desarrollo de la infraestructura y la formación de "mejores prácticas" e innovaciones en el transporte intermodal y la estructura urbana existente en cada ciudad debiendo asumir un nuevo protagonismo *el neoliberalismo y el urbanismo*, con prioridades de generación de empleos, de salvaguardar nuestros recursos naturales y la seguridad ciudadana, el bienestar social, el sistema de infraestructura, la conectividad, la calidad de los emplazamientos territoriales, y el paisaje urbano son una voluntad de cambio, de visión estratégica ponderando acciones determinantes para atraer y generar recursos humanos altamente preparados y crear ciudades productivas y competitivas.

Quivera 2010-2

Enfatizando el papel de los tres niveles de gobierno para la promoción del crecimiento económico, dicha intervención significa crear las condiciones físicas territoriales como elevar la calidad estándar y la capacidad regional de los municipios, aprovechando las ventajas de la apertura económica comercial y sobre todo ser un actor que regule *el modelo de ciudad deseada*, y determinar la forma del emplazamiento de *nodos de interacción económica* y su composición de su trazado poligonal y su ingeniería urbana a implementar; incorporándose a los procesos de *metropolización urbana*.

Por lo tanto las ciudades buscan tener una conexión cada vez más directa con las grandes corporaciones, que tienen su sede en las de primer nivel, las cuales a fin de cuentas son las que controlan la economía mundial; cuando los corporativos ven una ciudad atractiva para desarrollar sus funciones centrales, hacen que ocupe un lugar privilegiado en la red urbana mundial denominada *nodos de interacción económica*.

Esta compleja estructura de interacción da cabida a una diversidad de actividades económicas, sociales, religiosas, políticas y de esparcimiento conformando emplazamientos territoriales donde se articula un predominio más en la actividad económica y financiera, aquella que depende de las nuevas tecnologías de la información (Baigorri, Artemio, 2001).

Las tecnologías *ópticas* que han generado no sólo anteproyectores, sino también la fotocopiadora, y las bases documentales micros filmados, y que han permitido introducir los primeros recursos multimedia en el aula, a través del video. Las tecnologías de *la informática*, mucho más profunda y definitiva, que han afectado absolutamente todos los pasos del proceso productivo tanto en la investigación como en la enseñanza y las tecnologías de *las telecomunicaciones*, que definitivamente, a través de su principal recurso visible, internet, ha hecho realidad y ha transformado el aula sin muros, llevándola más allá, hasta el aula virtual.

Dando paso estas *tecnologías* a un prototipo de ciudad donde encarna una modalidad social bajo un enfoque más tecnificado que humano y un orden mundial avanzado, constituyendo la construcción de edificios inteligentes que alojan al poder financiero y los servicios de producción de punta y donde la estabilidad del edificio son regulados y controlados por un centro de comando inteligente (*High Tech*).

Muchas ciudades modernas se conformaron a partir de su proceso de industrialización. Esta modalidad de producción y distribución, que usa esta nueva tecnología, forma parte de todos los sectores económicos. Si bien lo hace mucho más en las finanzas que en la agricultura, también está en ésta. Y afecta a distintas ciudades en una variedad de modos. A mí lo que me ha interesado comprender se refiere a la dinámicas más profundas en urbes complejas, entre las cuales están las ciudades globales (Sassen, Saskia, 1999).

Quivera 2010-2

Mientras que las ciudades su vertiente de crecimiento, con mayor o menor virtud de extensión, se venía produciendo a fines del siglo XX evidencian posteriormente el dramático cambio identificando una dinámica urbana neoliberal simbolizada por un auge de *tecnologías ópticas, tecnología de la informática y la tecnología de las telecomunicaciones*, tanto para cuestiones de redes interactivas como de *software* de servicios que se pueden vender. No tanto objetos, más bien servicios.

Y refiere también a cómo eso se va expandiendo y va alterando sectores de la economía. Sectores que quizá están produciendo algo que no es digital, sí, pero cuyo proceso de producción, de distribución, de concepción o de ejecución este componente está presente (Sassen, Saskia, 1999).

El suelo urbano es una condición de la producción económica ya que sobre él se soportara una estructura material conformando una plataforma de infraestructura, de equipamiento y los desplazamientos pendulares de la actividad laboral de los trabajadores y los capitalistas.

Además, el suelo de las reservas territoriales dejó de ser propiedad comunal para ser –por un breve periodo–, dominio privado de la Federación, después paso ser propiedad municipal y estatal, propiedad privada o dominio comunal, el suelo adquirió un valor de uso como medio o condición para la producción, especialmente cuando se utilizó para el desarrollo de vivienda, comercio y servicios, así como para *el desarrollo industrial*.

Los criterios para la regularización de los terrenos han estado sujetos a las condiciones y necesidades del régimen Estado así como de sus gobernantes y administradores, y funcionarios públicos. Ha sido el clientelismo político uno de los factores que más han prevalecido para disponer y enajenar el suelo de las reservas territoriales que, en algún momento se pensó asegurarían la equidad y el saneamiento urbano-ecológico en algunas zonas de las principales cabeceras municipales teniendo una vertiente de crecimiento, con la regularización de grandes predios a unos cuantos, ya fuese para patrimonio familiar con uso individual o para especulación y comercialización en pequeña escala; como también el territorio con la participación de sus propietarios, empresarios o de grupos comunales y sociales, y la presión que ejerce el mercado inmobiliario para el emplazamiento de *clusters industriales*, como una inversión fundamentalmente exógena más que a los requerimientos del desarrollo de una comunidad.

Por lo anterior, es indispensable que los *urbanistas* mantengamos una visión que constituya el posicionamiento estratégico de una organización y ubicación de emplazamientos industriales de alta tecnología determinando los coeficientes de ocupación y de utilización del suelo, y la imagen que desea ofrecer su ciudad tanto hacia el exterior como hacia el interior. Las ciudades que desarrollan un posicionamiento claro y lo

Quivera 2010-2

potencian en su estrategia de comunicación e infraestructura fortalecen su estructura urbana ante los clientes potenciales empresariales que deseen invertir y fomentan un mayor grado de ordenamiento territorial.

El objetivo del ordenamiento territorial radica en incrementar el número de empresas transnacionales en su posicionamiento en el mercado mundial, consolidar la estructura organizativa y funcional de los corredores industriales ya establecidos o abrir nuevos nichos de mercado de alto valor productivo en otros vectores geográficos y desarrollar los ejes transnacionales de la apertura comercial del T.L.C.A.N., con proyectos concretos definidos en la estrategia de los planes de desarrollo urbano y regional.

Definiendo el modelo de un centro tecnológico que de respuesta a las necesidades de las empresas, implicando a las mismas en su gestión. Crear acuerdos de colaboración y alianzas con los grupos de interés (cooperación externa) y entre los asociados (cooperación interna). Potenciar y consolidar la imagen del *cluster* dentro del vector geográfico y permitir potenciar estas sinergias y desarrollar actividades de cooperación para dinamizar el sector productivo de las regiones.

El desarrollo y ordenamiento de la estructura urbana es un sistema de producción flexible, descentralizada, bajo un sistema fordista tradicional de producción de masa, con una falta de infraestructura industrial competitiva. Presentan estas propuestas la evidencia más clara de una alternativa de transformación, de nuevas posiciones adquiridas dentro del sistema urbano global, indicadoras de un proceso de re-escalamiento de la urbanización a través de la economía mundial del comercio, para que adquieran importancia en las ciudades marginadas

En síntesis, los principales cambios o tendencias en la urbanización de los países más desarrollados y con menor grado de desarrollo, han sido los siguientes: 1) rápida declinación del empleo manufacturero en relación al de servicios; 2) suburbanización y ruralización del empleo en el sector manufacturero; 3) abandono o subutilización de zonas en las ciudades centrales; 4) mayor papel de las empresas pequeñas y medianas en la creación de empleos; 5) tendencia de pérdidas de empleo en las ciudades centrales; 6) prolongadas disparidades regionales en cuanto a tasas de desempleo; 7) persistencia de bajos salarios y alto desempleo en grupos sociales específicos; 8) conformación de ciudades globales localizadas dentro del contexto de un sistema urbano nacional y que desempeñan roles en su intersección con la economía internacional como en el país y su sistema urbano regional (Crevoisier, 2000).

La naturaleza cambiante de la urbanización contemporánea es reflejo fundamental de los cambios en el qué, cómo y dónde la producción industrial describe las principales características del proceso de producción, enfatizando aspectos sobre factores de producción, desarrollo tecnológico e indicadores del proceso productivo que realizan las ciudades globalizadas.

Quivera 2010-2

La mayoría de los flujos y de las transacciones internacionales, que presentan estas algunas ciudades convirtiéndose en centros de nueva línea, es decir, la necesidad de expandir sus nichos de mercado a otras ciudades, dado que la combinación entre integración mundial de la economía y la deslocalización de actividades, y los nuevos desarrollos tecnológicos confieren a estas ciudades globales principalmente el doble papel de abastecedoras de mercado y de nuevos servicios financieros, especializados, de gestión, producción y asesoramiento de distribución de servicios de telecomunicación e información, informática, microelectrónica, equipo tecnificado por medio de la ingeniería cibernética y robótica introduciendo a la innovación industrial e imponiendo un avance del conocimiento científico y tecnológico y actualizando una producción de productos y artículos de alta calidad.

Por medio de estos emplazamientos, inicia la *nueva escala urbana*, considerando que un urbanista observara a todas las *ciudades del mundo* como una tierra sin fronteras, sometido todavía a una ordenación territorial más exhaustiva, sus formas, sus poblaciones y sus sistemas de aprovechamiento del suelo no han cuajado aún en una matriz permanentemente fija. A compás de la adquisición de terreno dentro del ámbito de la expansión global del capital, la forma y la organización de la metrópolis irán transformándose y renovándose día a día si desea en realidad entrar a la escena mundial.

Conclusión

En aras de encontrar un esquema teórico con el cual sea posible elaborar un conjunto de reglas prácticas para adaptar e interpretar el estudio de emplazamiento de *clusters industriales* como un atributo en la estructura urbana física espacial. Dicho atributo, otorga categoría a la regulación de los coeficientes de ocupación y de utilización del suelo a un asentamiento industrial y de servicios, constituyendo un esquema de funciones del territorio, conectadas a su vez por vialidades, constituyendo una función de la regulación y la definición jurídica de la propiedad, identificando un equipamiento industrial tecnificado.

Por lo tanto los espacios de reserva territorial para la inversión foránea, se suscriben en un entorno para impulsar la competitividad y habitabilidad en la estructura municipal, no sólo el hecho de que la expansión no haya sido planeada, sino también su forma de acceso al suelo, sin ningún consenso y negociación a partir de un contrato de compra-venta entre un particular y una compañía inmobiliaria o fraccionadora pública o privada, con la sucesiva regulación y supervisión de las dependencias y entidades de los diferentes niveles de gobierno, así como la asignación genérica de usos de suelo y de potencial de construcción comúnmente conocida como zonificación; y su compatibilidad de usos del suelo.

Por lo que resulta imperativo renovar *la planeación del ordenamiento territorial*, dotándolo de instrumentos de gestión, en particular de instrumentos de uso de suelo mixto,

Quivera 2010-2

para la apropiación territorial de los nuevos distritos urbanos industriales, además de no resolver la problemática de la tenencia de tierra, es decir, como marco de referencia para la instalación de las empresas transnacionales, a manera de facilitar la toma de decisiones que se traduzcan en una nueva dinámica de espacios beneficiados y no excluidos de los procesos de comercio e inversión y se han contemplados dentro de los Planes y Programas Normativos de Desarrollo Urbano, ya que no se cuenta, con las bases viables para la conformación de una plataforma de un sistema de infraestructura de corredores económicos industriales, hasta ahora ausente.

Referencias Bibliográficas

- Aulakh, Preet S., and Michael G. Schecter, 2000: eds. “Rethinking Globalization(s): From Corporate Transnationalism to Local Interventions”. New York: St. Martin’s Press.
- Baigorri, Artemio, 2001: *Hacia la urbe global. Badajoz, mesópolis transfronteriza*. Badajoz: Editora Regional de Extremadura.
- Crevoisier, O. y R. Camagni, 2000 : (eds.) *Les milieux urbains: innovation, systèmes de production et ancrage*, Neuchâtel, EDES.
- Feldman, M. P., 2003: “Location and innovation: The new economic geography of innovation, spillovers and agglomeration”. Clark, G. L. (eds.), *Oxford handbook of economic geography*. Oxford; Oxford University Press.
- Garza Villareal, Gustavo, 1999: *Desconcentración, tecnología y localización industrial en México. Los parques y ciudades industriales, 1953-1988*, México, El Colegio de México.
- Gatto, Francisco, 1999: “Cambio tecnológico neofordista y reorganización productiva. Primeras reflexiones sobre implicaciones territoriales”, en Francisco Alburquerque (coordinador) *Revolución Tecnológica y reestructuración productiva: impactos y desafíos territoriales*, Santiago de Chile, ILPES/ONU, IEU/PUC, GEA.
- Kresl, Peter, 1995: *La respuesta de la economía urbana al Tratado de Libre Comercio de América del Norte: planificar para la competitividad*. Economía, Sociedad y Territorio, pp. 695-722.
- Martner Peyrelongue, 2008: *Carlos Transporte multimodal y globalización en México*, Ed. Trillas, México.
- Neil Brenner and Nik Theodore, 2002: *Spaces of Neoliberalism; Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Oxford/ UK: Blackwell Publishers Ltd.

Quivera 2010-2

- Sassen, S. 1999: "*The Global City*". New York, London, Tokyo, New Jersey, and Princeton University Press (versión en castellano: Buenos Aires, EUDEBA).