

# ¿GLOBALIZACIÓN Y DESARROLLO LOCAL? EL CLUSTER AUTOMOTRIZ EN VILLA DE REYES, SAN LUIS POTOSÍ

Adrián Moreno Mata<sup>1</sup>  
Omar Parra Rodríguez<sup>2</sup>

## Resumen

Se examinan las repercusiones de la globalización y virtualización de la economía, tomando como eje de análisis las tendencias de relocalización territorial de la industria automotriz y sus efectos en países emergentes como México. Se analiza el caso del *cluster* automotriz en el parque industrial de Villa de Reyes, municipio integrado al área de influencia de la zona metropolitana de San Luis Potosí. Ubicado en el enfoque de geografía económica y sistemas complejos, el documento confronta el marco teórico abordado con la realidad estudiada. El propósito es confirmar o descartar si la localización de empresas líderes del sector automotriz en ese nuevo parque industrial constituye una de las manifestaciones más significativas de la desvertebración productiva de la economía local, a partir de la presencia de un enclave productivo dependiente de iniciativas empresariales exógenas y poco integrado en la dinámica del territorio local. Se formulan también algunas reflexiones finales sobre la interacción de estos procesos con el papel logístico del territorio en las nuevas estrategias de localización económico-industrial, la emergencia de un nuevo modelo de región metropolitana y el impacto de la estrategia de relocalización de la industria automotriz en las tendencias del desarrollo endógeno.

**Palabras clave:** *globalización, territorio, sector automotriz, enclave industrial, desarrollo endógeno.*

---

1 Arquitecto. Urbanista y Demógrafo. Profesor Investigador de la Facultad del Hábitat, UASLP. Líder del Cuerpo Académico PRODEP "Hábitat y Sustentabilidad del Territorio", correo electrónico: adrian.moreno@uaslp.mx

2 Maestro en Ciencias del Hábitat. Licenciado en Edificación y Administración de Obrar por la UASLP.

## Introducción

El propósito central de este documento es examinar las posibles repercusiones territoriales del impacto de la globalización y virtualización de la economía, tomando como eje de análisis las tendencias en los procesos de localización-deslocalización-relocalización territorial de la industria automotriz y sus efectos en países emergentes como México. Se toma como caso de estudio la incipiente integración del *cluster* automotriz en el parque industrial de Villa de Reyes, un municipio integrado al área de influencia funcional y económica de la Zona Metropolitana de San Luis Potosí.

Ubicado en el enfoque de sistemas económicos y geografía económica (Benko y Lipietz, 1994; Caravaca, 1998; De Mattos, 2011), el documento confronta el marco teórico abordado con la realidad estudiada, caracterizada por un proceso de reestructuración metropolitana-industrial y la reciente implementación de políticas de ordenamiento territorial por parte de los gobiernos estatal y municipal. El propósito es confirmar o descartar si la localización de empresas líderes del sector automotriz en ese nuevo parque industrial constituye una de las manifestaciones más significativas de la desvertebración productiva de la economía local, a partir de la presencia de un enclave productivo dependiente de iniciativas empresariales exógenas y poco integrado en la dinámica económica metropolitana, cuyo impacto en el desarrollo económico regional queda limitado por la reducida capacidad de retener el valor añadido que genera en el área estudiada. Se formulan también algunas reflexiones finales sobre los determinantes del desarrollo del *cluster* automotriz en Villa de Reyes y su interacción con: i) el papel logístico del territorio en las nuevas estrategias de localización económico-industrial; ii) la emergencia de un nuevo modelo de región metropolitana, y iii) el impacto probable de la estrategia de relocalización de la industria automotriz en las tendencias del desarrollo local.

## Conceptos emergentes en la relación espacio-tiempo

La globalización, que ha tenido en la virtualización de los procesos socio-técnicos a una de las principales fuerzas motrices, ha producido transformaciones extraordinarias en la concepción, organización y formas de operar de los territorios. Castells (1996) argumenta que, mediante estas tendencias y la resultante conformación de una sociedad de redes y una economía de geometría variable, en la nueva organización espacial el espacio de lugares está siendo reemplazado por el espacio de flujos.

La virtualización de la economía ha propiciado implicaciones altamente relevantes y transformadoras de la *categoría espacio-territorio* y una

profusa discusión en torno a los procesos de desterritorialización-deslocalización y/o de la reterritorialización-relocalización de los fenómenos y actividades. Así, la noción de *región virtual*, acuñada ya hace décadas por el economista chileno Sergio Boisier (1993) deja de lado los conceptos tradicionales sobre la homogeneidad en las características socioeconómicas de unidades territoriales contiguas y continuas, y abarcando ahora regiones virtuales o relacionales, definidas por interacciones y funciones de dominio, competencia, cooperación y complementariedad en territorios no contiguos. Así, las transformaciones que sufren los territorios ante el proceso de globalización se relacionan con el cambio en la organización del orden internacional y de las relaciones económicas y políticas entre naciones y ciudades en un espacio supraterritorial, que incide a su vez en la presencia de procesos antagónicos que se conjugan en el territorio. Al respecto, dicho autor menciona que el proceso de virtualización de la economía, estrechamente asociado al de globalización, está teniendo implicaciones fundamentales sobre: i) la concepción de la relación espacio-tiempo; ii) la relación entre lo global, lo local y el territorio; iii) las modalidades territoriales de la organización industrial, y iv) el papel de las ciudades y metrópolis en la economía global (Boisier, 1993).

Respecto al debate sobre la anulación del espacio por el tiempo Martner Peyrelongue (1999), sugiere clarificar o poner atención a la paradoja de las distancias, en sus dos concepciones interrelacionadas: la *distancia ligada a la longitud*, cuya relevancia pierde peso ante la noción de *distancia asociada al tiempo y la velocidad* en que se alcanzan los territorios. Dicho autor argumenta que se está presentando una alteración de la posición de regiones en el territorio, modificando la interacción entre diferentes lugares, que es consecuencia de asociar la noción de distancia a la de la velocidad, encarnada en las innovaciones en las condiciones físicas para el intercambio (el transporte y las comunicaciones). De esta forma, se está construyendo un nuevo paradigma espacial-regional y de la relación espacio-tiempo, ya que eventos suscitados en diversos lugares alejados entre sí se transforman en simultáneos (Hiernaux Nicolás, 2002).

Refiriéndose a la economía contemporánea, Levy (1999) afirma que ésta es una economía de la desterritorialización o de la virtualización, y sostiene que cuando una colectividad, un acto o una información se virtualizan, se desterritorializan, ocurre una especie de desconexión del espacio físico o geográfico y de la temporalidad del calendario ordinarios. En este sentido, la desterritorialización alude a la emergencia de sistemas globales que escapan a las determinaciones específicas de territorios particulares (Levy, 1999), pero también se relaciona con una pérdida del territorio derivada de la dinámica económica y de los conflictos de poder entre los distintos agentes territoriales (Giddens, 1991). No obstante, cabe aclarar, que esta tendencia de desterritorialización, concomitante a

los procesos de globalización y virtualización, también se presenta simultáneamente con una tendencia de reterritorialización en la que lugares específicos se convierten en espacios clave en el proceso de globalización de las empresas. Con base en dicho análisis, se postula que probablemente en esta etapa posfordista se está gestando una organización territorial de tipo insular, vinculada por redes (Martner Peyrelonge, 1999).

La territorialidad contemporánea incluye entonces la coexistencia de *lugares y redes* como dos modalidades espaciales articuladas (Wong-González, 1999). Mediante el proceso de desterritorialización, las redes globales de producción definen los roles de espacios locales. Al mismo tiempo, características específicas de territorios particulares (recursos naturales, infraestructura, ubicación geográfica, cualidad de la mano de obra, estabilidad laboral, niveles tecnológicos, etc.), a través de la reterritorialización, se vuelven requisitos fundamentales para la competitividad global de las empresas.

El carácter paradójico de estos fenómenos implica que todo se desterritorializa y reterritorializa (Ianni, 1997), bajo un patrón cambiante y complejo que hace posible construir una visión exacta de la naturaleza de la globalización. Así, de acuerdo con Storper (2000) “[...] la globalización y virtualización crean una nueva dialéctica territorial, en la cual se presenta un condicionamiento mutuo entre lo global y lo local”. Este fenómeno ha sido llamado *glocalización* por diversos analistas (Giddens, 1991; Robertson, 1994) e implica el redimensionamiento y la revalorización de la escala local-regional con la globalización. Por otra parte, representa la intensificación de dependencias recíprocas y simultáneas entre deslocalización y relocalización, entre desterritorialización y reterritorialización (Naisbitt, 1994).

### *Dispersión espacial, concentración funcional y organización empresarial*

La moderna teoría de localización y sus desarrollos más recientes, como son el concepto tradicional de *cluster*, el de *clusters* basados en la transmisión de conocimiento (*knowledge-bases-clusters*), los sistemas de innovación regional y el de *ciudades-región del conocimiento* (también conocido coloquialmente como ciudades del conocimiento) reconocen que la cercanía entre las empresas localizadas al interior de un distrito industrial tiene ventajas sustanciales (Pacheco-Vega, 2007; Moreno Mata, 2012<sup>a</sup>.<sup>3</sup> No obstante, la globalización ha propiciado cambios en la

---

3 De acuerdo con Porter (2000), los *clusters* constituyen concentraciones geográficas de empresas e instituciones interconectadas, en competencia, pero que también cooperan entre sí, y que afectan de manera positiva la competitividad, la productividad y la innovación de los

perspectiva y conformación regional, por lo que existe un intenso debate sobre la geografía de los nuevos espacios económicos, asociada al modelo de “acumulación flexible”, y no se ha llegado aún a una conclusión definitiva (Benko y Lipietz, 1994). Como señala Wong-González (1999): “[...] se ha presentado una mayor flexibilidad territorial del capital para el redespiegue y su funcionamiento a escala mundial: las empresas operan con criterios globales de localización; establecen estructuras más descentralizadas, más desintegradas verticalmente en lo interno, pero crecientemente integradas en lo funcional y geográfico con otras empresas; combinan las prácticas de “justo a tiempo” con la subcontratación internacional; como parte de un sistema global de producción, fragmentan las fases de sus procesos productivos en diferentes países, seleccionando la ubicación de éstas dependiendo principalmente del tipo de calificación de fuerza de trabajo y los niveles tecnológicos requeridos (Wong-González, 1999: 5).

Esta discusión da pie al concepto de *espacialización*, desarrollado por Mosco (1998) –que, en el ámbito de la organización industrial, parece incluir diversas modalidades de estructuración del territorio, clasificadas como modelos de división del trabajo “neotayloristas”, complejos científico-productivos de corte “californiano” y áreas-sistemas de tipo “saturniano” (Gatto, 1990; Scott, 1998)–, y más recientemente se orienta a la sustitución del término “distrito” por el de “red”, planteándose el surgimiento no sólo de “red de distritos” sino de “distrito de redes” (Benko y Lipietz, 1994). En todos los casos, estas modalidades de organización territorial se materializan a través de corporaciones virtuales que, a través del uso de las TIC’s, facilitan el cruzamiento rápido del espacio geográfico y la combinación de *economías de escala* con: i) *economías de alcance* (multiproducto, multigénero, etcétera) y ii) *economías de velocidad*, por medio de su dinámica red de operaciones.

Es necesario, sin embargo, hacer notar que las tendencias de dispersión geográfica o de concentración no pueden ser generalizables; éstas varían de un sector productivo a otro y aun entre los distintos segmentos productivos de un mismo sector. Asimismo, los patrones o modalidades de dispersión-concentración se transforman en el tiempo. Así lo plantea Sassen (1999) al argumentar que la movilidad del capital provoca nuevas formas de concentración locacional, impulsando formas inéditas de aglomeración asociadas a nuevos esquemas de dispersión geográfica, ligados al proceso de globalización.

---

actores participantes. Debido a su carácter estratégico pueden impulsar el crecimiento y el desarrollo regional, por lo que diversos países y organismos internacionales han fomentado iniciativas para fomentar estos clusters o aglomeraciones regionales (Sölvell *et al.*, 2003).

### *El “nuevo” papel de las ciudades en la economía global*

Durante las últimas dos décadas, las ciudades y las zonas metropolitanas han emergido como las plataformas mundiales de la producción, innovación e intercambio. Las áreas urbanas ofrecen significativas oportunidades de empleo formal e informal, acceso a infraestructura y servicios y, eventualmente, un mejoramiento de la calidad de vida. Existe evidencia de una estrecha relación entre las economías de urbanización y aglomeración, el crecimiento económico y el desarrollo en general (UN-Habitat, 2016). La elevada productividad de las empresas e industrias localizadas en las áreas urbanas se deriva de la cercanía entre productores y consumidores, lo que permite la reducción de los costos de transporte y comunicación. Los principios de la aglomeración y la proximidad geográfica entre grupos de empresas explican también que la localización industrial en las ciudades pueda ofrecer enormes ventajas, asegurando la cercanía y eslabonamiento entre cadenas productivas. Como avizoraban diversos autores clásicos (Marshall, 1957; Hoover, 1937), dichos factores generan efectos importantes en el desempeño industrial.

En consecuencia, la problemática del territorio ya no se puede abordar como se hacía a finales del siglo xx, cuando los territorios se estudiaban en el contexto de una economía nacional (*state-centric*), pues son ahora las ciudades y metrópolis los territorios donde se desenvuelve y define el derrotero de la economía global. Ello da pie a lo que se denomina *city centric approach* (Taylor, 2013). Bajo este enfoque, las ciudades adquieren un nuevo significado, como lugares privilegiados donde se concentran la infraestructura, el equipamiento y la conectividad, pero también las oportunidades, la innovación y el desarrollo de las capacidades creativas (Glaeser, 2011; Shearmur, 2016; Florida, 2002).

Sin embargo, en el marco de la globalización, el comportamiento económico de naciones y ciudades se encuentra ahora sujeto a nuevos factores: velocidad, escala, alcance, intensidad, flexibilidad, comprensión espacio-temporal, y a lo que Giddens (2009) denomina la *paradoja del presente y el futuro*. Así, al desarrollo de economías de urbanización y a la conversión de la ciudad como fuerza productiva (Garza, 1999; Fritzsche y Vio, 2003; Sobrino, 2012), se suman la adopción de formas más flexibles de organización de la producción, y el despliegue de la logística industrial, que imponen una nueva lógica territorial y convierten a las ciudades en lugares que se especializan en la logística de flujos. Los criterios de localización y logística de las empresas se modifican incorporando tres nuevos principios: i) las ventajas competitivas con que cuentan las regiones y ciudades –en particular las regiones metropolitanas–; ii) la especialización territorial, y iii) la fragmentación del espacio geográfico –entendido como un conjunto indisoluble de objetos y de sistemas de acciones (Santos,

1997)–, que promueve a su vez la separación funcional y espacial de la producción y el consumo: las ciudades se especializan en una sola función en el ámbito central de la economía globalizada.

### *Hacia un nuevo paradigma espacial-regional*

En este contexto, las regiones metropolitanas y sus *clusters* o distritos industriales, emergen como una nueva forma de ordenamiento territorial, y como una alternativa de organización política y económica, funcionando como un nexo substancial entre lo local y lo global, entre el desarrollo económico-industrial de territorios específicos y los mercados internacionales (De Mattos, 1998; 9). Desde esta perspectiva, el territorio se presenta como elemento del proceso de especialización económico-espacial, donde la localización constituye un importante nexo entre la organización y [des] concentración industrial y la geografía económica, y como factor inherente a los sistemas productivos abiertos, a la competencia externa y a las desigualdades en la configuración de ventajas comparativas entre regiones (Garza, 2012). A su vez, los modelos espaciales de organización industrial emergentes parecen confirmar la tendencia paradójica en la cual la virtualización de la economía favorece la desterritorialización de los fenómenos, revalorizando, simultáneamente, los factores locales en el proceso de acumulación (reterritorialización).

La mundialización de las empresas del sector automotriz adopta en años recientes algunos de los rasgos descritos en párrafos anteriores bajo una clara estrategia de corte territorial, con efectos importantes en la [re]organización trasnacional para la producción, que estrecha la relación entre firmas, industrias y países e impone esquemas regionales a las redes de producción globales, al mismo tiempo que los sectores económicos se integran a escala planetaria. Esta estrategia se traduce también en un proceso de localización-relocalización-deslocalización de los centros de trabajo, apertura de nuevos establecimientos, traslado de algunas actividades de la empresa, redistribución interna del empleo y actividades que se jerarquizan y especializan según las particularidades de cada territorio. En este sentido, se produce un proceso de *desterritorialización* de la industria automotriz: las empresas de este sector pueden expandir su territorio a costa de la desterritorialización total o parcial de otras. A este fenómeno algunos autores le denominan “territorio *glocaldependiente*” (Tomadoni, 2004 y 1999), que alude a una característica distintiva de dicho territorio: la emergencia de una nueva lógica territorial, producto del proceso de reestructuración productiva.

Con base en la discusión anterior, puede decirse que en la actual era de la electrónica, de información, redes y espacios de flujos, la contigüidad geográfica no es condición fundamental para la consecución de

las actividades económicas y de la vida social. La formación de comunidades virtuales, lugares virtuales o espacios artificiales que plantea Quéau (1995), brinda elementos de flexibilidad técnica y espacial, eliminando las rigideces funcionales o geográficas. Sin embargo, siguiendo a este autor, si bien estos espacios o “vecindarios” simbólicos y virtuales irán sustituyendo cada vez más a los espacios geográficos reales, basados en las nociones de vecindad y proximidad física tradicionales, el fenómeno de la virtualidad aparece constantemente acompañado de procesos territoriales por lo que sería aventurado generalizar sobre sus posibles impactos. Dicha consideración es relevante cuando se analizan los efectos de los procesos de globalización o integración internacional sobre las regiones o ciudades de un país, con características específicas y diferenciadas respecto a otros lugares, tanto en la temporalidad como en la territorialidad (Hiernaux Nicolás, 2002). Éste es el caso de los procesos de localización-relocalización y deslocalización del sector automotriz en Latinoamérica y México.

### **El sector automotriz a escala global y nacional**

En las últimas décadas del siglo pasado y en lo que va del siglo XXI, el sector automotriz, al igual que otras ramas manufactureras de alto dinamismo internacional, ha experimentado un desenvolvimiento persistente de impacto favorable para la región Asia-Pacífico y de efectos socioeconómicos menores en otras zonas emergentes, como es el caso de las economías del continente americano (Basurto Álvarez, 2013). La inflexión del fordismo al posfordismo, como modelo dominante en la producción industrial, favoreció el crecimiento continuo de este sector y pone en claro su relevancia para la política de seguridad de los mercados internacionales (Tomadoni, 2004).

La importancia de la rama automotriz para la continuidad del sistema de acumulación internacional se advierte en la intervención del gobierno del presidente Obama en la recesión de 2008-2009, que puso sobre la mesa la bancarrota y la reestructuración financiera de General Motors y de Chrysler, así como el derrumbe de la producción de Ford Motor Company. En esta coyuntura, las tres grandes firmas de Estados Unidos resultan privilegiadas en la estrategia de rescate de Obama la cual tuvo el objetivo nodal de superar la todavía considerada crisis más importante del sistema capitalista después de la gran depresión del año veintinueve (Mendoza, 2010: 69).

En este contexto, según estadísticas recientes, en el decenio 1995-2005, la industria automotriz crece a nivel global en 30% y no ha dejado de hacerlo durante los períodos subsiguientes en zonas cada vez más extendidas, creando una estructura de redes de producción que se asienta

en 40 países del mundo y con mecanismos de distribución en todo el planeta. En el proceso reciente de descentralización del sector automotriz, los capitales industriales no sólo optaron por las ventajas de localización en zonas de bajo costo salarial, mecanismo por el cual se forjó la interdependencia del capitalismo actual, sino que dieron paso a un régimen de acumulación transnacional cuyo rasgo sobresaliente es la innovación en la forma de asociación de países de diverso grado de desarrollo (Mendoza, 2010; Martínez Melgarejo, 2014).

La industria automotriz se instala en países con estructuras de producción y esquemas de operación local-global que reconocen exigencias de especialización dependiendo del dominio de los segmentos de la cadena de valor global. Por un lado, consolidan sistemas regionales y/o locales cuyo rasgo prominente es el desarrollo continuo de la innovación. Esto ocurre en países donde el capital productivo que reemplaza a la inversión tradicional se consolida con el avance de sistemas de innovación asociados a la inversión en investigación y desarrollo que apuntala los sistemas locales de redes explícitas entre empresas y de alianzas estratégicas con industrias innovadoras (Vázquez Barquero, 2000). Así, a nivel global, se crean tejidos planetarios de diseño cambiante que privilegian el avance de ciertas regiones y ciudades en detrimento de otras, y cuyo sustento es la inseparabilidad de los sistemas regionales innovadores de regiones desarrolladas con los sistemas regionales truncos que no superan su etapa formativa y que se asientan principalmente en regiones emergentes. En éstas se arraigan procesos y segmentos de tecnología intensiva en fuerza laboral y de menor posibilidad en escalamiento industrial. El resultado serían las zonas de bajos costos salariales que se erigen en espacios de la globalización que funcionan sin el desarrollo de las fases estratégicas de diseño e innovación.

En México, la industria automotriz ha crecido como ninguna otra rama industrial en los últimos años y ha generado relaciones dinámicas con países productores como Alemania, Corea y Japón, que le disputan a Estados Unidos la primacía en el liderazgo mundial o la conquista de los nuevos mercados de consumo de estos productos (Basurto Álvarez, 2013). Basado en el modelo espacial descrito en el apartado anterior, durante los años noventa el gobierno federal impulsó el reingreso del capital global al país, enfocado a la reestructuración productiva y territorial de algunos sectores de la economía, como es el caso del sector automotriz. Dicha estrategia afecta también la estructura económica urbano-regional y la reorganización territorial de las actividades productivas, que se vuelcan a una estrecha relación con el proceso de globalización de la economía.

En el ámbito regional y estatal, la Secretaría de Economía (2012) reporta un desarrollo significativo de los sectores automotriz y de autopartes, impulsado por la presencia de diez de las más importantes



económica y la logística industrial, que se apoya en la ubicación de empresas transnacionales sobre los principales ejes estructurantes y logísticos nacionales (ver figura 3).

De esa forma, numerosos parques industriales se han instalado, en la etapa reciente, al interior o en el área de influencia de zonas metropolitanas como Aguascalientes, Colima, Guadalajara, Guanajuato, León, Querétaro, San Luis Potosí, Tepic y Zacatecas, gracias a la facilidad para adaptar su espacio y logística a las nuevas condiciones de producción, circulación, distribución y consumo, introducidas a partir del proceso de globalización y, en particular, desde la conformación del TLC (ver figura 4).

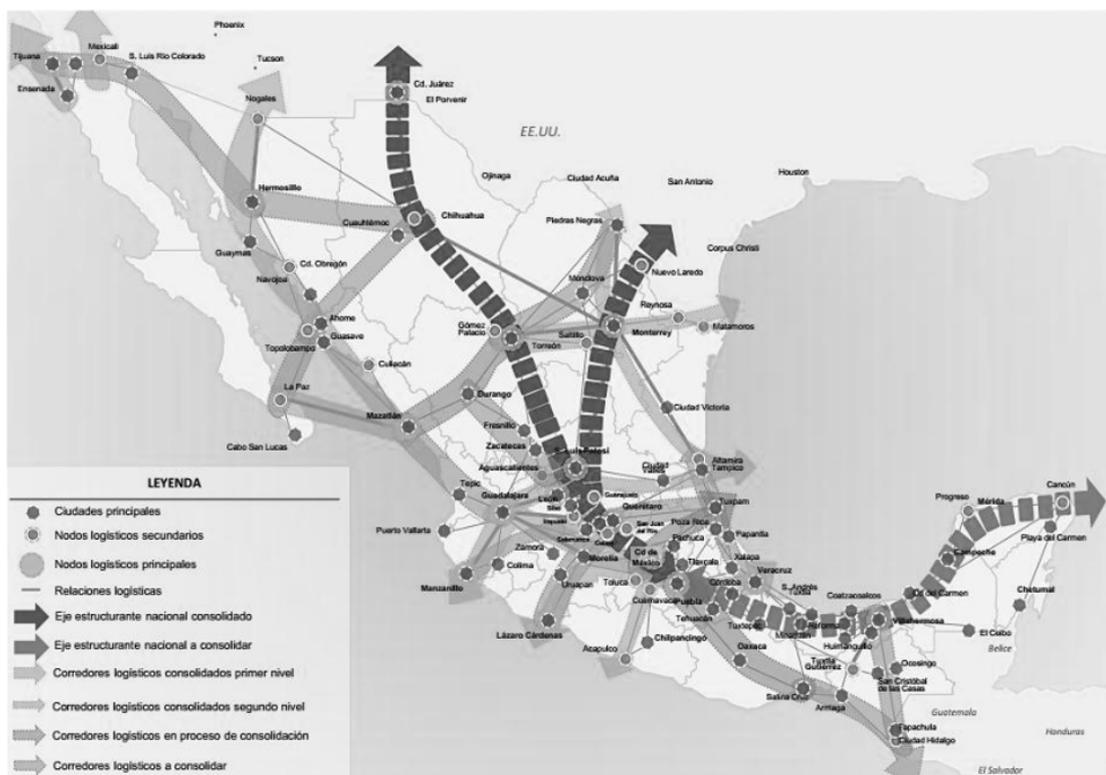


Figura 3. RCO. Ubicación en ejes estructurantes. Fuente: Secretaría de Economía, 2012.

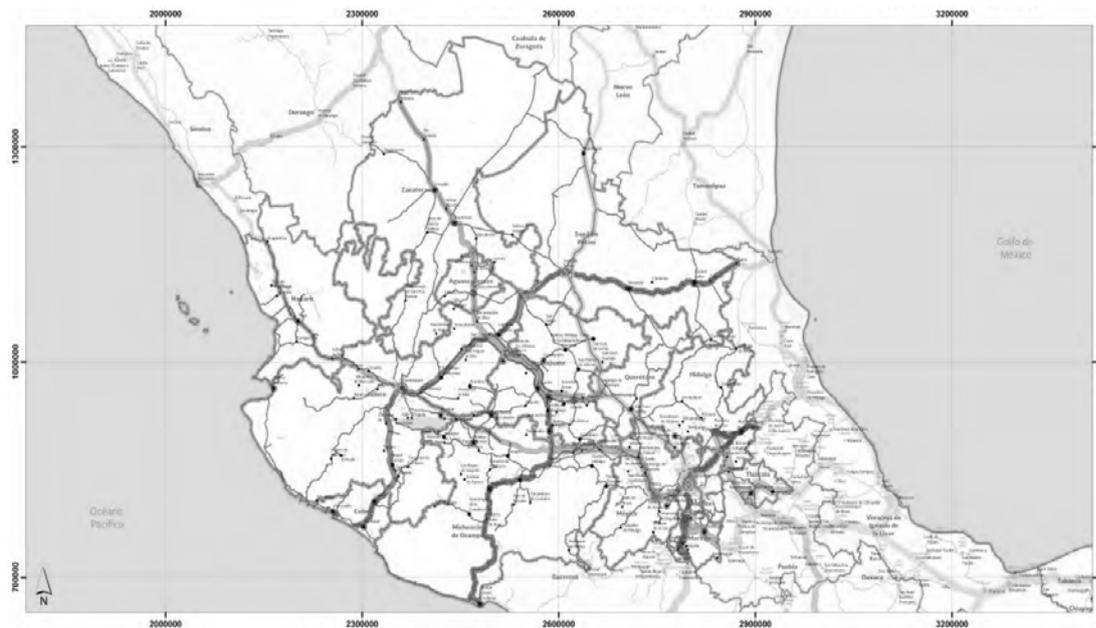


Figura 4. RCO. Localización de parques industriales. Fuente: SEDATU, Programa de Desarrollo Regional del Centro 2014 -2018, 2014.

En resumen, durante la década presente, el sector automotriz ha pasado a ser uno de los motores de la economía mexicana y el generador de divisas más importante, al tiempo que cada vez llegan al país nuevas y más cuantiosas inversiones de las principales empresas de este sector, que se instala como una de las plataformas de exportación más importantes y dinámicas del mundo (Secretaría de Economía, 2013).

### **Impacto territorial del *cluster* automotriz en Villa de Reyes**

La dinámica económico-industrial de la Zona Metropolitana de San Luis Potosí (ZMSLP) observada durante las últimas dos décadas se apoya fundamentalmente en tres factores: i) localización estratégica respecto a los principales corredores económicos nacionales y regionales; ii) concentración de mano de obra calificada y barata, y iii) existencia de equipamiento e infraestructura clave para el desarrollo de las empresas (Martínez Melgarejo, 2014). La estratégica localización de la ZMSLP, que permite atender mercados nacionales e internacionales, junto a un nivel consolidado de equipamiento e infraestructura urbana en materia de educación superior, investigación científica y salud, durante los últimos quince años ha favo-

recido capacidad de atracción de inversiones en los sectores industrial y de servicios (Moreno Mata, 2012).

La ubicación de los diversos parques industriales y centros logísticos, principalmente sobre el eje carretero 57 (Carretera México-Laredo), ha promovido que la expansión urbano-industrial se intensifique sobre el área de influencia o *hinterland* de la ZMSLP que integra territorios tanto del municipio central –en particular en las Delegaciones de Pozos y La Pila– como del municipio aledaño de Villa de Reyes (ver figura 5).

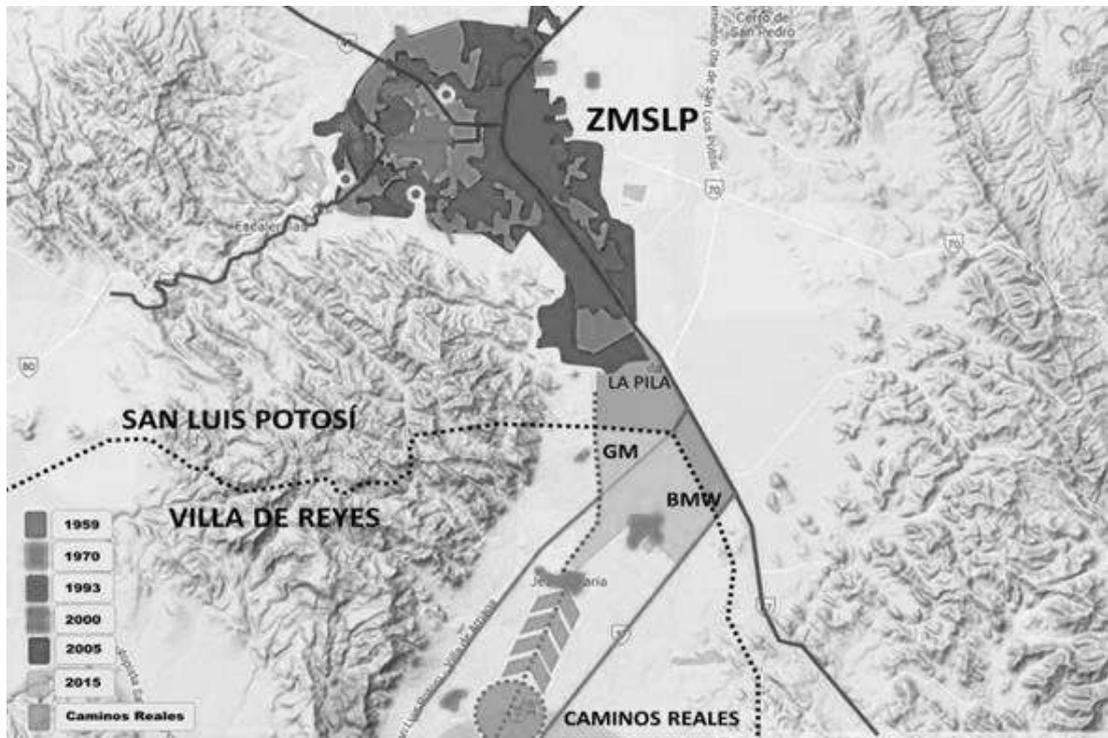


Figura 5. ZMSLP. Área de influencia funcional. Fuente: Tomado de Lárraga Lara y Moreno Mata, 2016.

La estratégica ubicación geográfica del municipio de Villa de Reyes dentro del corredor territorial en el que se concentra la rama automotriz que abarca parte de las regiones centro y bajo (Secretaría de Economía, 2012), junto a la intensa campaña de captación de IDE promovida por los gobiernos federal y estatal entre 2003 y 2015, han concurrido en la instalación de dos proyectos estratégicos del sector automotriz en la zona

industrial de Villa de Reyes en los últimos seis años: las Plantas de General Motors y BMW.<sup>4</sup>

De manera particular, destaca el crecimiento observado entre 2010 y 2015 por el Parque Industrial Logistik, ubicado al norte del municipio y que colinda con el Parque Industrial La Pila, perteneciente a la ZMSLP (ver figura 6). En dicho parque se centra la estrategia de desarrollo industrial de Villa de Reyes, que contempla, a mediano plazo, la concentración de 400 empresas, muchas de ellas ubicadas en la cadena productiva automotriz. Lo anterior permite prever que en las próximas décadas Villa de Reyes se consolide como sede del principal *cluster* automotriz del estado de San Luis Potosí y uno de los más importantes a escala nacional, con importantes impactos y encadenamientos hacia otras ramas y sectores de la economía local y regional.

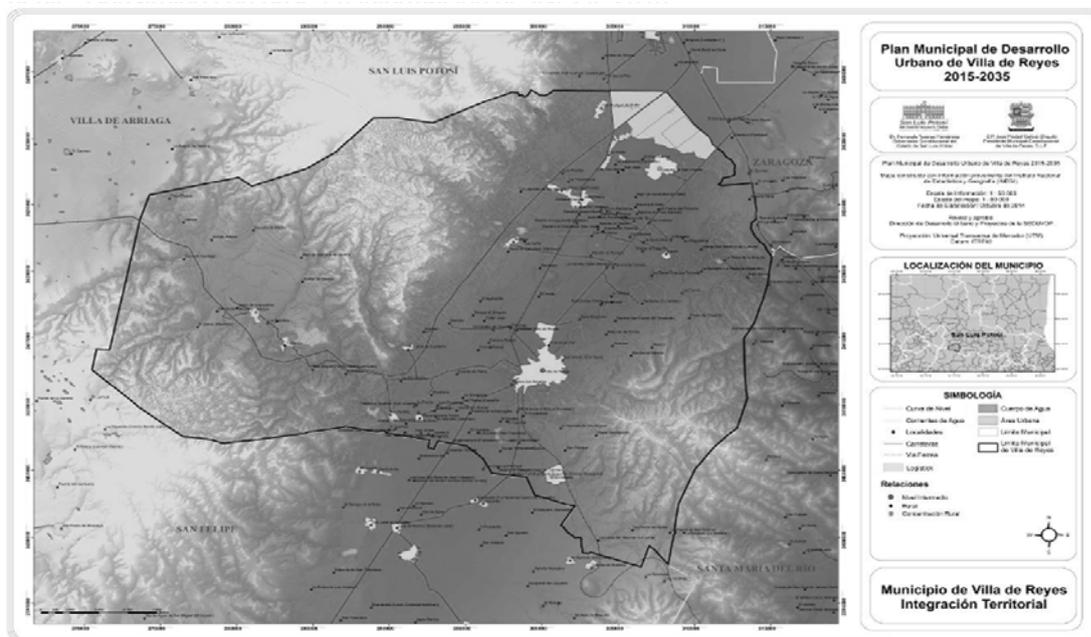


Figura 6. Villa de Reyes. Zona Industrial Logistik I, 2015. Fuente: Tomado de PMDUVR, 2015.

4 Un tercer proyecto estratégico para el desarrollo del cluster automotriz en la zona industrial de Villa de Reyes era la instalación de la planta automotriz de la empresa Ford. La crisis financiera global que se presentó en 2017 provocó la cancelación de este proyecto, que hubiera sido crucial para consolidar al cluster automotriz del estado (SE, 2012).

### *Impacto económico*

El *Plan Estatal de Desarrollo 2009-2015* establece como objetivos de desarrollo para la microrregión centro, que incluye al municipio de Villa de Reyes: “Mantener la dinámica de crecimiento de la zona conurbada para que otorgue mayor capacidad de respuesta productiva; sin dejar de atender de manera focalizada y prioritaria a las áreas rurales que presentan importantes rezagos en empleo, servicios e infraestructura” (PEDSLP, 2010). Se propone también “[...] incentivar el desarrollo económico de la región, mediante proyectos detonadores en materia agroindustrial, el aprovechamiento de los productos derivados del ganado ovino o caprino, la producción sostenible de cactáceas, el aprovechamiento forestal de mezquite, la acuicultura y apicultura; y el desarrollo de proyectos sostenibles de minería; turismo y proyectos comerciales y de servicios” (PEDSLP, 2010). En consecuencia, el perfil industrial del municipio se ha acentuado a lo largo de los años recientes, observándose una menor participación de los productos primarios en favor de productos con contenido industrial. En tal sentido, cabe destacar el rol relevante que comienza a tomar el desarrollo de la industria automotriz en la economía municipal, ya sea como generador de nuevos empleos, por su impacto directo o indirecto en la demanda de insumos o como agente dinamizador del producto interno bruto (PMDUVDR, 2015).

En un horizonte de planeación de 20 a 30 años, la transformación económica del territorio de Villa de Reyes, y el paso de una vocación primordialmente agropecuaria a otra de corte industrial de alta tecnología, prevé cambios sustanciales en la dinámica demográfica y económica, tanto en la zona industrial como a nivel municipal (PMDUVDR, 2015). En cuanto a la población económicamente activa, se espera que con la consolidación del perfil industrial del municipio, la diversificación económica asociada a este proceso y una mayor participación porcentual de las actividades del sector secundario y terciario (especialmente en las ramas del comercio y servicios al mayoreo), así como el desarrollo ecoturístico, se incrementarán el número de fuentes de empleo y los niveles de empleo, y se consolidará el nivel de la infraestructura y servicios (PMDUVDR, 2015).

### *Impacto socio-ambiental*

Un signo distintivo de Villa de Reyes es la combinación entre lo urbano y lo rural. Si bien la población se concentra en las principales localidades urbanas –la cabecera municipal, Bledos, Carranco, Laguna de San Vicente, Pardo, El Rosario, La Ventanilla–, el resto del territorio municipal es profundamente rural. Algunas de las localidades del sistema urbano municipal establecen fuertes relaciones funcionales de alcance intermu-

nicipal y metropolitano con el municipio de San Luis Potosí, la capital del estado, y otros municipios cercanos como Villa de Arriaga y Santa María del Río, y aun con municipios de otras entidades federativas, como es el caso de San Felipe, Guanajuato (ver Figura 6).

El eventual crecimiento económico del municipio de Villa de Reyes y de su zona industrial, traerá consigo cambios sustanciales en las tendencias de crecimiento demográfico, de tal forma que algunas de sus comunidades observarán un crecimiento poblacional acelerado y, eventualmente, el retorno de población migrante en busca de empleo en la industria local. A su vez, esto afectará la demanda de vivienda, suelo urbanizable y otras actividades complementarias de corte urbano, como equipamiento, bienes y servicios. El Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Villa de Reyes (2015), prevé en el corto, mediano y largo plazos, la necesidad de construir cientos de viviendas, con requerimientos crecientes de suelo, infraestructura y servicios básicos –electricidad, agua potable, saneamiento, etc.–, respectivamente. Ello significará enormes presiones en materia de inversión pública, que se enfrentarán a una organización administrativa y capacidad financiera y de gestión muy limitadas por parte del gobierno municipal (ver Figura 7).

La dinámica urbano-industrial que ya se observa, en el futuro inducirá de manera más intensa un fuerte incremento de los flujos de población en general y de mano de obra en particular, de los flujos de transporte y de la movilidad territorial, tanto interurbana como intrarregional, cuyo impacto rebasa la capacidad actual del sistema de movilidad y transporte (PMDUVDR, 2015). La debilidad de la administración municipal para imponer lineamientos de ordenamiento territorial, ha facilitado el cambio indiscriminado de uso de suelo de rural a urbano e industrial, la especulación y comercialización del suelo de origen ejidal y un crecimiento desordenado de las principales localidades, como es el caso de Laguna de San Vicente y Jesús María, y de la propia cabecera municipal, cuyas áreas urbanizadas comienzan a ocupar zonas de alta vulnerabilidad.

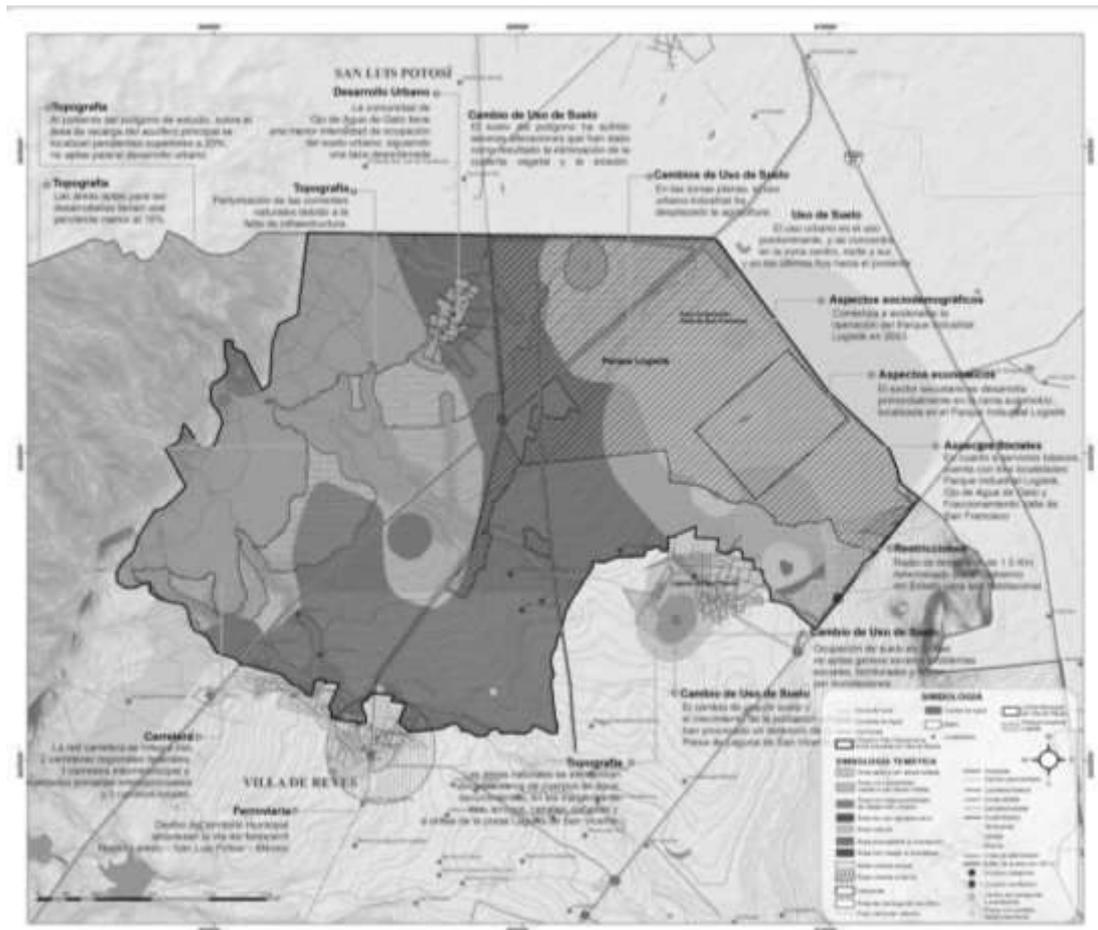


Figura 7. Zona Industrial de Villa de Reyes. Diagnóstico Territorial. Fuente: Elaboración propia con base en PPDUIVDR, 2016.

En consecuencia, las condiciones del medio físico geográfico también se verán impactadas por el desarrollo económico-industrial. Al respecto, es importante mencionar que el territorio municipal se subdivide en tres microrregiones, la zona de la sierra, la planicie y el valle, que se caracterizan por diversas particularidades orográficas y geológicas, importantes recursos hidrológicos –que incluyen un gran número de lagunas, cañadas y arroyos– que abastecen a la población y las actividades productivas locales, así como una biodiversidad importante que se expresa en la constitución del Área Natural Protegida (ANP) de Gogorrón (ver Figura 8).<sup>5</sup> Las tendencias recientes revelan condiciones inadecua-

5 Cerca de la capital de San Luis Potosí, en la zona centro del estado, se encuentra el área natural protegida de Gogorrón, considerada Parque Nacional desde 1936, cercano a un ejido que desde 1996 ha sido declarado también como área natural protegida (PMDUVD, 2015).

das de ocupación y uso del suelo, especulación e impactos ambientales que afectan la disponibilidad de recursos naturales –como es el caso del agua– y de la biodiversidad, en particular en las áreas naturales protegidas circundantes.



Figura 8. Villa de Reyes. Área Natural Protegida de Gogorrón. Fuente: Tomado de PMDUVDR, 2015.

### *Impacto del cluster automotriz a escala metropolitana*

Como vemos, las características de la reestructuración económico-industrial que tiene lugar en Villa de Reyes imponen serias repercusiones a escala metropolitana. En términos de las tendencias futuras de crecimiento de la ZMSLP esto puede ser crucial. Si bien la expansión metropolitana observada hasta los años ochenta expresaba una ciudad consolidada de tipo compacto, concéntrico y radial (ver Figura 9), a partir de esa época

el modelo de crecimiento espacial adopta dos patrones que rompen con el modelo urbano tradicional, para dar paso, primero a un patrón de crecimiento disperso (1970-2000) y más recientemente (2000-2015) a otro de tipo fragmentado.

El desbordamiento del crecimiento urbano hacia municipios como Cerro de San Pedro y Mexquitic de Carmona, así como hacia Villa de Zaragoza y más recientemente hacia Villa de Reyes, hace evidente la ruptura del modelo compacto para dar paso a una discontinuidad morfológica de fragmentos ubicados en todas direcciones. Sin embargo, la cartografía disponible (Alva *et al.*, 2015), revela una clara tendencia a que esa fragmentación desborde los límites municipales, generando una conurbación física entre San Luis Potosí y Villa de Reyes (ver Figura 10).

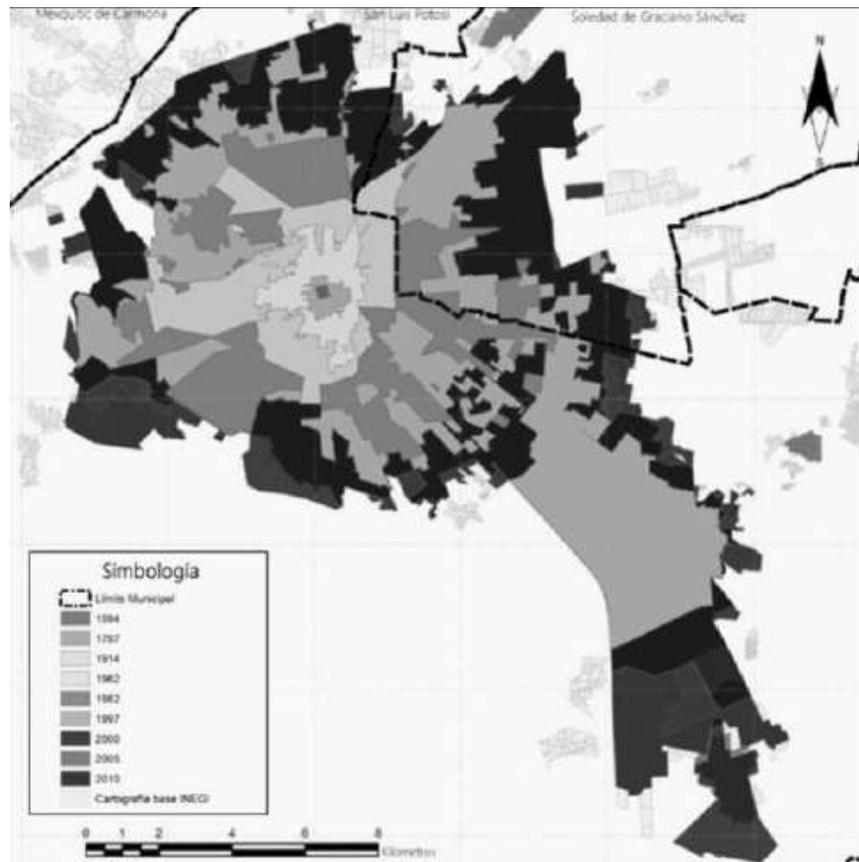


Figura 9. ZMSLP. Evolución urbana: 1592-2010.

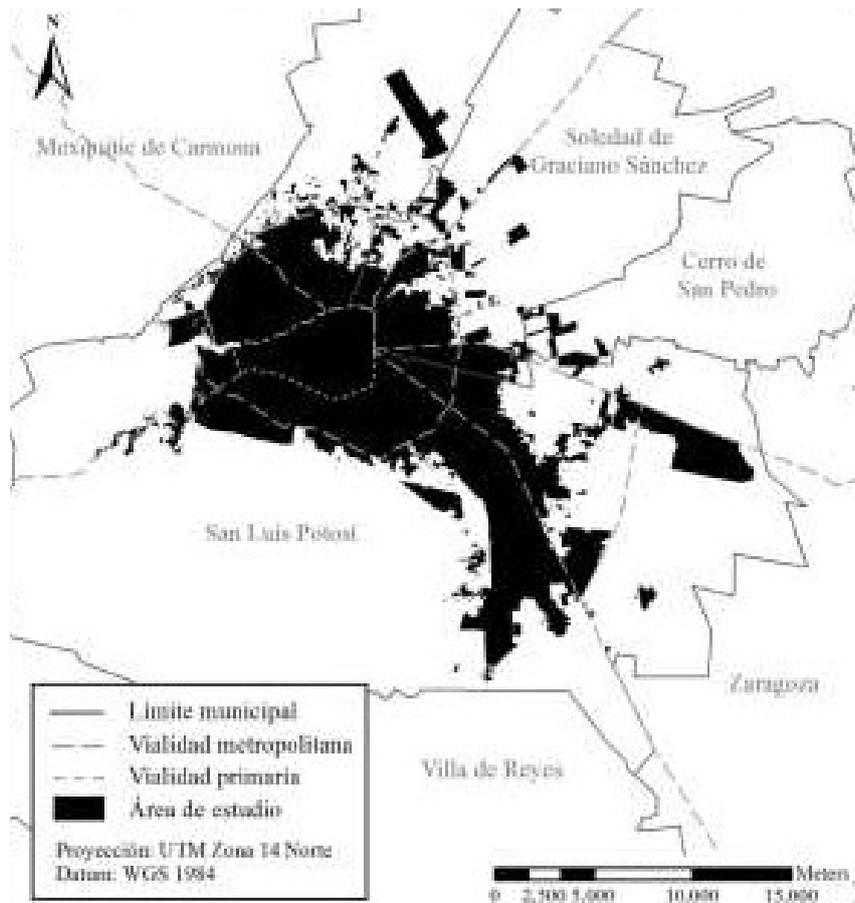


Figura 10. ZMSLP. Fragmentación urbana: 1995-2015. Fuente: Elaboración propia con base en Moreno Mata y Cárdenas Nielsen, 2015 y Alva Fuentes *et al.*, 2015.

Un rasgo distintivo relacionado con el desarrollo industrial reciente de Villa de Reyes es su impacto en la modificación de los patrones de localización residencial, tanto de la población local como de residentes en la ZMSLP. La construcción de grandes desarrollos residenciales de tipo campestre, bajo la modalidad de urbanizaciones cerradas, orientados a población de ingresos medios y altos, comienza a tener un impacto relevante.

Éste es el caso de los desarrollos denominados Ciudad Maderas y Jesús María, Primera y Segunda secciones, entre otros (PMDUVDR, 2015). Es de esperar que el impacto de la globalización en los estilos de vida, vincule estos patrones emergentes de movilidad residencial con la atracción de inversiones por parte de grupos inmobiliarios poderosos –locales y foráneos– como sería la construcción de grandes equipamientos de consumo, entretenimiento, turismo y espectáculo; nuevos agrupamientos y

localizaciones industriales, y el crecimiento de las redes de movilidad y transporte metropolitano.

La valorización del cambio de uso del suelo, podría generar procesos especulativos de tipo inmobiliario y, eventualmente, promover una mayor desigualdad socio-espacial a la existente en Villa de Reyes. Cabe destacar que estos procesos son incipientes y aún no se manifiestan con claridad y a gran escala, pero en el futuro podrían acentuar las tendencias señaladas y complejizar los patrones de crecimiento urbano, tanto a escala local como a escala metropolitana.

### *Diagnóstico situacional de la zona de estudio*

Un punto crucial del diagnóstico situacional del área de estudio se refiere a que el municipio de Villa de Reyes se ubica en un territorio considerado, en términos generales, como una región de alta marginalidad social y económica, baja competitividad y con recursos humanos y naturales progresivamente escasos y con una elevada fragilidad ambiental.

En la región se observan serias disparidades socioeconómicas, y elevados rezagos en materia de disponibilidad de empleos formales y niveles salariales, lo que implica altas tasas de desocupación, subocupación e informalidad de la población en edad productiva. A ello se suman una marcada dispersión poblacional –con una alta representatividad de localidades ubicadas en un rango menor a los 200 habitantes–, el impacto de la reconversión productiva del campo, que se orienta a una mayor tecnificación y mecanización, cambios importantes en la organización y racionalidad de los procesos productivos –por ejemplo, los efectos derivados de la división internacional del trabajo y de nuevas y más profundas vinculaciones del campo con la ciudad–, en la estructura y uso del suelo –sustitución de cultivos tradicionales, de ciclo corto y orientados al mercado interno, por cultivos de más complicada tecnología, de ciclo largo y una mayor integración a los mercados externos–.

## **Consecuencias del desarrollo urbano territorial reciente**

¿Cómo explicar el modelo de crecimiento económico industrial que observa en Villa de Reyes en los años recientes, y cómo evaluar los alcances e implicaciones de este dinamismo? Las distintas esferas de gobierno y las propias empresas participantes señalan que este crecimiento excepcional se debe a las ventajas competitivas que ofrecen tanto el país como la región donde se ubica este municipio, en términos de su localización geográfica estratégica, mano de obra calificada, proveeduría, la existencia de 12 tratados de libre comercio con 43 países y un marco legal que es

compatible con sus mayores socios comerciales. Todo ello facilita a los sectores automotriz y de autopartes el acceso a otros mercados (Martínez Melgarejo, 2014).

Cabría preguntarse también, ¿cuál es el papel del Estado Mexicano –en sus distintos órdenes– en esta reestructuración del espacio territorial acorde a las políticas internacionales? La difusión de numerosos proyectos de parques, zonas y áreas industriales con exenciones impositivas, y de proyectos de incubadoras de empresas y/o parques tecnológicos, localizados en un gran número de estados y municipios del país, revela el activo papel del Estado como “facilitador” o “garante” de las condiciones macroeconómicas que favorecen el establecimiento de IED, en el marco del proceso de globalización.

Las repercusiones locales de este cambio del rol del Estado y del papel de las regiones y de ciertas zonas metropolitanas en las estrategias de localización industrial generan una segunda interrogante: ¿en qué medida la reestructuración de la economía capitalista y la articulación *global-local* entre sistemas productivos e industriales con una totalidad interdependiente, influyen en la articulación entre el tejido productivo local y la transformación de territorios metropolitanos *de jure* (por ejemplo zonas metropolitanas) en regiones metropolitanas *de facto*, en las que no necesariamente se cumplen algunas de las condicionantes clásicas establecidas de manera normativa –contigüidad física y continuidad del tejido urbano–, pero que adquieren una centralidad funcional económica y demográfica en términos de su papel estratégico en la localización y relocalización de la industria automotriz?

En este marco general, se destacan algunos rasgos específicos del proceso desarrollo urbano-industrial que se lleva a cabo en Villa de Reyes, con énfasis en las repercusiones territoriales que tiene en el ámbito de la región metropolitana de San Luis Potosí.

La localización, deslocalización y relocalización del *cluster* automotriz en Villa de Reyes se expresa en una reestructuración territorial enmarcada en estrategias espaciales de grandes empresas transnacionales que privilegian la dimensión regional-global en la inserción de las empresas y actividades productivas del sector automotriz en un sistema económico crecientemente globalizado. El sesgo de las inversiones de la industria automotriz hacia el norte de este municipio se sustenta principalmente sustentado en decisiones del capital global, y obedece, entre otras razones, a las condiciones de *sitio y posición* de este espacio respecto a la Zona Metropolitana de San Luis Potosí y a los ejes económicos que estructuran el acceso a los mercados nacional, regional e internacional.

Los factores que influyen en este proceso de des y re localización industrial son, básicamente, los siguientes: i) el acceso y/o proximidad a fuentes de materias primas, a la fuerza de trabajo o mano de obra (te-

niendo en cuenta su costo y capacitación) y ii) a los mercados de consumo (final o intermedio), iii) los medios de transporte disponibles, iv) el valor del suelo y, v) el papel del Estado, en sus distintas vertientes (gobierno federal, gobierno estatal y gobierno municipal), como promotor y facilitador de inversión extranjera y como agente que incide –junto con los desarrolladores inmobiliarios y propietarios del suelo–, de manera determinante en el desarrollo urbano de la región.

El papel de estos agentes o actores sociales en las tendencias del desarrollo urbano-industrial son inéditos, en el sentido de su capacidad, eficiencia y rapidez para producir estos cambios, aunque la profundidad de sus efectos aún no se puede avizorar con exactitud.

Un aspecto relevante de estas prácticas, en particular del sector inmobiliario, pero también de los gobiernos estatal y municipal, se manifiesta en la escala de proyectos, tanto industriales como urbanos, involucrados. Para un municipio con el perfil rural-urbano prevaleciente hasta hace poco, la aceleración de estos cambios –económicos, sociales, espaciales y territoriales–, y su magnitud, puede llegar a provocar efectos no previstos ni considerados en la estrategia de desarrollo industrial. La actuación del Estado –representado principalmente por las instancias municipal y estatal–, no se ha sujetado solamente a proveer las condiciones generales para la producción que ha exigido el capital industrial, sino que ha propiciado el relajamiento del marco legal-normativo en materia económica, urbana y ambiental, facilitando a los agentes privados las decisiones de localización de la industria automotriz y de autopartes, sin un contrapeso que equilibre sus demandas mediante una estrategia complementaria de desarrollo social, combate la pobreza y protección de los recursos naturales y el medio. De ahí que la acción del Estado, en el caso de estudio, se explique más bien por su articulación a las políticas neoliberales diseñadas por organismos internacionales para los países subdesarrollados.

En suma, la territorialidad que construyen las empresas automotrices que comienzan a ubicarse en la zona industrial de Villa de Reyes tendría repercusiones importantes entre las que se destacan las siguientes:

- El impacto del cluster automotriz excede ampliamente los límites del territorio municipal, y se extiende en el largo plazo.
- Integra una diversidad de objetos geográficos, agentes sociales y las relaciones entre ambos en un territorio multiescalar (municipal, estatal, regional, nacional e internacional, que se caracteriza por interacciones reales y virtuales entre lo local y lo global, y que da forma a una estrategia de localización, deslocalización y relocalización económica-industrial;

- Involucra, al mismo tiempo, espacios virtuales a nivel del control funcional de las sedes centrales de las empresas transnacionales, con espacios reales que se construyen en términos de contigüidad o proximidad del cluster automotriz con otras empresas, algunas de ellas aledañas y otras más bien ubicadas en los parques industriales de la zona metropolitana de San Luis Potosí o de ciudades cercanas (Aguascalientes, León, Querétaro, entre otras).
- La conexión espacial –vía accesibilidad, redes de comunicación y transporte–, es crucial en este caso para el funcionamiento de las empresas automotrices, según el criterio del *just in time*, y donde la emergencia de una nueva región metropolitana –que abarca la ZMSLP más el territorio municipal de Villa de Reyes y su radio de influencia–, se constituye como territorio preferencial en la lógica industrial automotriz. Este último aspecto tiene una importancia crucial en el análisis del impacto metropolitano del sector automotriz, pues la promoción de *clusters* industriales en este sector se fundamenta, principalmente, en las supuestas bondades de la proximidad geográfica que plantea la *teoría de clusters*.

Como una reflexión final, que puede abrir vetas de investigación a futuro sobre este tema, se plantea la necesidad de enfocar y comprender el desarrollo reciente del sector automotriz en un territorio específico (de corte rural-urbano) como es Villa de Reyes, al igual que en otras regiones y ciudades del país, bajo una condición *sine qua non*: que las grandes empresas exógenas del sector automotriz pueden desempeñar una función estratégica en el desarrollo local, siempre y cuando exista una convergencia entre sus estrategias y las del propio territorio local, entendido éste como un auténtico actor del proceso de desarrollo. En los últimos años, los cambios en el contexto competitivo han conducido a las grandes empresas a reorganizar sus procesos de producción, sustituyendo las estrategias funcionales, en las que el territorio actuaba únicamente como un soporte de la actividad productiva, por estrategias territoriales, que contemplan como un objetivo la adaptación a los entornos locales o virtuales –que se configuran entre empresas de diferentes tamaños que pactan contratos para proveer a la gran empresa red y donde los territorios componentes funcionan de manera sincrónica en red y en cadena para obtener su producto final–.

Esta condición se puede cumplir bajo dos escenarios: i) que las grandes empresas automotrices instaladas en la región estudiada se integren en el sistema productivo regional adoptando modelos de producción flexible, externalizando funciones, y a través de la subcontratación y constitución de redes de plantas subsidiarias dotadas de autonomía operativa. Ello se acercaría al concepto de desarrollo endógeno –o por lo menos indu-

cido-, en el que las políticas públicas de ordenamiento territorial pueden ser fundamentales; ii) que las decisiones de deslocalización y relocalización de la industria automotriz en Villa de Reyes respondan más bien a una planificación táctica acorde a los intereses empresariales bajo un proyecto de desarrollo regional de tipo exógeno, con un horizonte temporal coyuntural y eventualmente efímero. Es decir, que durará mientras la rentabilidad sea la esperada: cuando cambien las condiciones del entorno global en materia de competencia, es muy probable que lleva a que se busque otro lugar para su funcionamiento, por lo que su temporalidad es pactada y su descentralización es funcional a las estrategias empresariales que se definen a muchos kilómetros de distancia.

Por tanto, las expectativas planteadas por los sectores público y privado respecto a la aglomeración de la industria automotriz en Villa de Reyes, en particular como un proyecto de desarrollo económico-industrial exitoso, tendrían que matizarse y confrontarse con una evaluación *ex post*, más construida con escenarios e indicadores que consideren no sólo las visiones “optimistas”, sino el análisis de la multiplicidad de efectos que pudiera tener su implantación en el territorio municipal y metropolitano, y de los cambios estructurales que, en el mediano y largo plazos, podría generar un cambio radical e intempestivo en la estrategia económico-territorial de las principales firmas automotrices a escala global.

## Bibliografía

- Alva Fuentes, B., López Mares, L.M. y Durán, G. (2015). “V. Fragmentación socio-espacial y pobreza urbana en la Zona Metropolitana de San Luis Potosí”. A. Moreno Mata (Ed.), *Medio ambiente urbano, sustentabilidad y territorio. Volumen II. Dispersión – fragmentación – vulnerabilidad metropolitana*, San Luis Potosí, México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí: 137-153.
- Basurto Álvarez, R. (2013). “Estructura y recomposición de la industria automotriz mundial”. *Economía UNAM*, 10 (30): 75-92.
- Benko, G. y Lipietz, A. (Eds.) (1994). *Las regiones que ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*, Valencia, España: Institución Alfonso Magnánimo.
- Beck, U. (1999). *What Is Globalization?* Cambridge: Polity Press.
- Boisier, S. (1998). “El desafío territorial de la globalización”. *Economía, Sociedad y Territorio*, 1 (4): 755-777.
- Caravaca, I. (1998). “Los nuevos espacios emergentes”. *Revista de Estudios Regionales*. 50, enero-abril.
- Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society*, Cambridge: Blackwell Publishers.

- Covarrubias Valdenebro, C. (2014). "Explosión de la Industria Automotriz en México: De sus encadenamientos actuales a su potencial transformador". *Análisis* (1), Fundación Fiedrich Ebert Stiftung, México.
- De Mattos, C. (1998). "Reestructuración, crecimiento y expansión metropolitana en las economías emergentes latinoamericanas". *Economía, Sociedad y Territorio*, 1 (4): 723-754.
- Florida, R. (2002). *The Rise of Creative Class*, New York: Basic Books.
- Fritzsche, J.; Vio, M. (2005). "La huella del desarrollo urbano en la región metropolitana de Buenos Aires. consideraciones acerca de las transformaciones recientes del espacio industrial". *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Barcelona: Universidad de Barcelona, Barcelona, 2005, IX (194).
- Garza, G. (1999). "Globalización económica, concentración metropolitana y políticas urbanas en México". *Estudios Demográficos y Urbanos*, 14 (2): 269-312.
- Garza, G. (2012). "The city as productive force: economic development and competitiveness". J. Sobrino (Ed.), *Urban competitiveness. A global and for Mexico perspective*, México: El Colegio de México: 47-86.
- Gatto, F. (1990). "Cambio tecnológico neofordista y reorganización productiva. Primeras reflexiones sobre sus implicancias territoriales". Alburquerque, F. et al. (Eds.), *Revolución tecnológica y reestructuración productiva: impactos y desafíos territoriales*, Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.
- Glaeser, E. (2011). *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier*, London: MacMillan.
- Giddens, A. (1991). *Modernity and Self-Identity: Self and Society in the Late Modern Age*, Cambridge: Polity.
- Giddens, A. (2009). *The politics of climate change*, Cambridge: Polity Press.
- Harvey, D. (2003). *El nuevo imperialismo*, Madrid: Editorial Akal.
- Hiernaux Nicolás, D. (2002). "Hacia una geografía de la globalización". En: *Tendencias de la globalización en el nuevo milenio*, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, México.
- Hoover, E.M. (1937). "Location Theory and the Shoe and Leather Industries". *The Economic Journal*, 47 (188), (Dec., 1937): 727-729.
- Ianni, O. (1997). *Teorías de la globalización*, México: Siglo XXI Editores.
- Lárraga Lara, R., Moreno Mata, A. y Ramos Palacios, R. (2015). "III. Expansión urbana, justicia ambiental y equidad en el acceso a espacios verdes en la zona metropolitana de San Luis Potosí". A. Moreno Mata (Ed.), *Medio ambiente urbano, sustentabilidad y territorio. Volumen II. Dispersión – fragmentación – vulnerabilidad metropolitana*, San Luis Potosí, México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí: 77-103.

- Lévy, P. (1999). *¿Qué es lo virtual?*, Barcelona, España: Paidós, Colección Multimedia 10.
- Maldonado Aguirre, S. (2009): “La rama automovilística y los corredores comerciales del TLCAN”. *Revista Comercio Exterior*, 59 (5): 65-86.
- Marshall, A. (1957). *Principios de economía*, Madrid: Aguilar.
- Martínez Melgarejo, M. (2015). *Impactos de la inversión extranjera directa en las empresas locales de la zona metropolitana de San Luis Potosí*, Tesis de Doctorado en Economía, México: UNAM.
- Martner Peyrelongue, C. (1999). “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”. *Eure (Santiago)*, 25 (75), Santiago, septiembre, 1999.
- McChesney, R.W. (1998). “Media Convergence and Globalisation”. D.K. Thussu (Ed.), *Electronic Empires: Global Media and Local Resistance*, London: Arnold: 27-46
- Méndez, R. (2002). “Innovación y desarrollo territorial: algunos debates teóricos recientes”. *Eure* 28 (84). Méndez, R. y Caravaca, I. (1996). *Organización Industrial y Territorio*, Madrid: Editorial Síntesis.
- Mendoza, J. (2010). “La crisis de la industria automotriz en México en el marco de la integración económica con Estados Unidos”. *Economía UNAM*, 8 (22).
- Moreno Mata, A. y Cárdenas Nielsen, A. (2015). “IV. Urbanizaciones cerradas, fragmentación espacial y segregación residencial en la Zona Metropolitana de San Luis Potosí”. A. Moreno Mata (Ed.), *Medio ambiente urbano, sustentabilidad y territorio. Volumen II. Dispersión – fragmentación – vulnerabilidad metropolitana*, San Luis Potosí, México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí: 105-136.
- Moreno Mata, A. (2012). “Competitividad, desigualdad y eficiencia espacial de las ciudades”. A. Moreno Mata, C. Costero Garbarino y L. Torre Medina – Mora (Eds.), *Competitividad, innovación y eficiencia urbanas. Aspectos clave para el desarrollo territorial de México*, Berlín: Editorial Académica Española.
- Moreno Mata, A. (2012<sup>a</sup>). “Competitiveness, innovation and territory in San Luis Potosí: strengths and weaknesses of a learning city – region”. J. Sobrino, *Urban competitiveness. A global and for Mexico perspective*, México: El Colegio de México: 343-370.
- Mosco, V. (s/f). *The Political Economy of Communication*, Londres: Sage Publications; citado por Heather Menzies, 1998: 92.
- Naisbitt, J. (2000). “Multinational networks”. *Executive Excellence*, 17 (4): 5-6.
- Pacheco-Vega, R. (2007). “Una crítica al paradigma de desarrollo regional mediante clusters industriales forzados”. *Estudios Sociológicos*, XXV (75), septiembre-diciembre, 2007: pp. 683-707, El Colegio de México, México.

- Porter, M. (1992). *Choix stratégique et concurrence. Techniques d'analyse des secteurs et de la concurrence dans l'industrie*, Paris: Economica, 426 pp.
- PEDSLP (2010). *Plan Estatal de Desarrollo de San Luis Potosí, 2010 – 2015*, Gobierno del Estado de San Luis Potosí, México.
- PDUMVDR (2015). *Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de Villa de Reyes, 2015 – 2035*, SEDUVOP – H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, San Luis Potosí, México.
- PDUZIVDR (2016). *Plan Parcial de la Zona Industrial de Villa de Reyes, 2015 – 2035*, SEDUVOP – H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, San Luis Potosí, México (Documento de Trabajo).
- PDRCO (2000). Programa de Desarrollo de la Región Centro-Occidente, FIDERCO, México.
- Quéau, P. (1995). “Le Régulation mondiale de la société de l’information”. *Le Monde Diplomatique*, Paris. Robertson, R. (1994). “Globalisation or glocalisation?”. *The Journal of International Communication*, 1 (1), 1994. Sassen, S. (1999). “Global Financial Centers”. *Foreign Affairs*, 78: 75 – 87.
- Scott, Allen J. (2001). *Global City-Regions. Trends, Theory*, Oxford: Policy; 467 p.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) (2014). Programa de Desarrollo Regional del Centro 2014-2018, 2014. México: SEDATU.
- Secretaría de Economía (2012). *Industria Automotriz. Monografía*, Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología, Secretaría de Economía, Marzo, 2012.
- Shearmur, R. (2016). “Innovation in Peripheral Areas: How Can it be Reconciled with Urban Buzz, Diversity and Tolerance?”. Ponencia presentada en *The Collaborative Research Centre (SFB) 1199: “Processes of Spatialization under the Global Condition*, Germany, 13 July, 2016.
- Sobrinho, J. (2012). “The Free Trade Agreement and urban competitiveness in North America”. J. Sobrinho, *Urban competitiveness. A global and for Mexico perspective*, México: El Colegio de México: 169 - 206.
- Sölvell, Ö, Linqvist, G. y Ketels, C. (2003). *The Clusters Initiative Green Book*, London: Ashgate.
- Storper, M. (2000). “Lived effects of the contemporary economy: globalization, inequality, and consumer society.” *Public Culture 12,2, special issue on “Millennial Capitalism,”* School of Public Policy and Social Research, Los Angeles, USA: University of California (UCLA): 375-409.

- Taylor, P. J. (2013). *Extraordinary Cities: Millennia of Moral Syndromes, World-Systems and City/State Relations*. E. Elgar (ED.), UK and Northampton, MA: Cheltenham.
- Tomadoni, C. (1999). *Estrategias de las empresas terminales automotrices en el marco de la reestructuración industrial. El caso del área metropolitana Córdoba*. Ponencia presentada en el V Seminario Internacional de la RII. Organizado por la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio y la Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México.
- Tomadoni, C. (2004). *La reestructuración industrial en la región metropolitana Córdoba –el caso del sector automotriz–*, Tesis de doctorado en Geografía, Argentina: Universidad Nacional de La Plata, Inédito.
- UN- Habitat (2016). *World Cities Report 2016*, United Nations, Washington, D.C.
- Vázquez-Barquero, A. (2000). “Desarrollo endógeno y globalización”. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales (Eure) (Santiago)*, 26 (79).
- Wong-González, P. (1999). “Globalización y virtualización de la economía: impactos territoriales”. Versión ampliada de la ponencia presentada en el V Seminario de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, convocada por la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio y la Universidad Autónoma del Estado de México; Toluca, Estado de México, septiembre 21-24, 1999.

