

Territorio y agua en el corredor automotriz del TLCAN en San Luis Potosí, México

Territory and Water in the San Luis Potosí, Mexico, NAFTA Automotive Corridor

MÓNICA JAZMÍN FRAGOSO PASALAGUA*
EDGAR TALLEDOS SÁNCHEZ**

RESUMEN

En el artículo se aborda cómo en el territorio que abarca el corredor automotriz del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en San Luis Potosí se concentraron agua y tierras para la industria, con base en diversas expropiaciones de tierras a ejidos y el otorgamiento de concesiones y venta de agua por parte del gobierno estatal y federal desde la década de 1970, especialmente con la puesta en marcha del TLCAN en 1994. Primero se examina cómo se instaló la industria automotriz en México y el centro Bajío; segundo, se analiza el caso del corredor industrial de San Luis Potosí, el uso y concentración de agua y tierras para la industria automotriz; y se concluye que las corporaciones transnacionales automotrices han concentrado agua y tierra para elaborar sus mercancías bajo el apoyo directo del Estado mexicano, lo cual favoreció el uso de agua industrial por encima del doméstico para la población de la ciudad de San Luis Potosí.

Palabras clave: territorio, agua, industria automotriz, corredor industrial, San Luis Potosí.

ABSTRACT

This article deals with how water and lands were concentrated in the hands of industry in the North American Free Trade Agreement (NAFTA) automotive corridor of San Luis Potosí. This happened as the result of different land expropriations from collective *ejido* farms and the granting of concessions and sale of water by the state and federal governments starting in the 1970s, and especially when NAFTA came into effect in 1994. The authors first examine how the auto industry set up shop in Mexico and the Bajío central region and then analyze the case of the San Luis Potosí industrial corridor and the use and concentration of land and water for the auto industry. They conclude that multinational car manufacturers have concentrated the water and land to make their products with the direct support of the Mexican government. This favored the industrial use of water over domestic consumption by the population of the city of San Luis Potosí.

Key words: territory, water, auto industry, industrial corridor, San Luis Potosí.

* Maestría en Gestión Sustentable del Agua, El Colegio de San Luis, <moniqueuam@gmail.com>.

** Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) / Programa Agua y Sociedad, El Colegio de San Luis, <edgar.talledos@colsan.edu.mx>.

INTRODUCCIÓN

La industria automotriz actualmente representa un eje fundamental en la economía mexicana, con un crecimiento exponencial desde la década de 2000, en que se tuvo una producción de vehículos automotores de 1 927 285 a 3 177 251 en el año 2020 (aunque con caídas, ahora por el desarrollo de la pandemia de COVID-19) (INEGI, 2022). En el caso del uso del agua, la Comisión Nacional del Agua (Conagua) considera que esta industria realiza un uso consuntivo (Conagua, 2019), y que la utiliza en sus procesos productivos de forma exigua. Sin embargo, un informe de Oxfam de 2020 reportó que sólo las 23 plantas armadoras de autos ligeros localizadas en el país en 2018 tenían “concesionado un volumen de 15 317 864 metros cúbicos anuales” (Oxfam, 2020: 57), lo cual contrasta con los grandes problemas que presentan los pueblos campesinos y/o indígenas para poseer una concesión o impedir que las industrias asentadas en sus territorios exploten de forma predatoria el agua; baste observar diversos casos, como en Chiapas y Oaxaca (Villagómez y Gómez, 2020); además, sin considerar en este argumento a las armadoras de autos pesados, la industria de autopartes y la incorporación de toda el *agua virtual*¹ que se utiliza en todo el proceso productivo, adicional a la que se dota por medio de los organismos operadores en las regiones donde se encuentran ubicadas dichas industrias, y de lo que implica toda la producción y transformación territorial e hídrica que motiva su instalación, dado que desvía cauces de ríos, crea canales de desagüe o produce pequeños bordos o represas de agua superficial, a lo cual no consideran como parte de su uso del agua. Para que esto llegase a presentarse en los corredores industriales de México se dieron varios procesos históricos cruzados y en diversas escalas, que es preciso explicar.

En primera instancia, en el epílogo de los años de la década de 1960, se cristalizó una nueva forma de acumulación de capital, con base en el desarrollo de la industria, en lo que se denominó *justo a tiempo* y de *suministro programado*. Al mismo tiempo, se transformaron las instituciones del Estado-nación y sus legislaciones bajo las ideas del libre mercado y el retiro de la participación del Estado en la economía, esto sintetizado en la idea de *laissez faire et laissez passer* (Harvey, 1990). Por otro lado, se prelu-diaron nuevas formas de sujeción, control y producción territorial e hídrica relacionadas con acuerdos políticos internacionales de tipo comercial, ambiental, de trabajo, de propiedad de la tierra y el agua, los derechos humanos, entre otros (Lefebvre, 2013).

¹ Conagua (2019) define al agua virtual como la “cantidad total de líquido que se utiliza o integra a un producto, bien o servicio. Por ejemplo, para producir un kilogramo de maíz en México, se requieren en promedio 1 860 litros de agua; un kilo de carne de res requiere 15 415 litros. Dentro de este marco, los intercambios comerciales durante el año 2017 representaron exportaciones por 22 991 hectómetros cúbicos de agua virtual e importaciones por 37 357 (Conagua, 2019).

En segunda instancia, para el caso mexicano, fue a inicios del siglo xx cuando se instalan las primeras empresas automotrices como Ford, que llegó en 1908 (inicialmente los vehículos fueron totalmente importados); con amplias facilidades otorgadas por el Estado, que se involucró desde la instalación de las primeras líneas de montaje hasta el desarrollo de las armadoras nacionales (Camarena, 1981: 22). No obstante, fue a mediados del siglo xx que se generó un impulso en la industria automovilística, con diversos mecanismos jurídicos; por ejemplo, en 1962 se emitió el decreto que estableció las bases para desarrollar la industria automotriz como actividad manufacturera, se integró la industria de autopartes y se estimuló el establecimiento de nuevas industrias conexas. Asimismo ocurrió con el decreto de 1963 que consideró a la industria automotriz como necesaria para el desarrollo nacional; por ello, se le otorgaron diversos estímulos fiscales para las empresas: se les exentó de impuestos de importación de maquinaria y equipos por un periodo de cinco años y hasta del 100 por ciento de las tarifas de importación en materiales para partes y componentes durante un periodo de cuatro años y hasta el 50 por ciento durante los tres años siguientes; de igual manera, se eximió el 80 por ciento del impuesto sobre ensamblaje, de forma que las exenciones de impuestos impulsaron el establecimiento de fabricantes de automóviles en el país bajo las nuevas pautas de integración (DOF, 1979).

En este contexto, a mediados de la década de 1970 aumentaron en México las exportaciones, al mismo tiempo que para 1977 sobresalió una nueva política automotriz que sustituyó el control de precios por mecanismos que fomentaron la “competencia” entre fabricantes y distribuidores: se estipuló la liberación de los precios para los automotores que inició un reordenamiento de la industria y de las grandes empresas que operaron la producción automotriz en México (Camarena, 1981: 22). En este caso particular, los organismos internacionales financieros Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Mundial (BM) y Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y la Organización Mundial de Comercio (OMC) jugaron un papel importante en la delimitación de estos reordenamientos puesto que impusieron nuevas reglas industriales, así como para el comercio y el manejo de los recursos o servicios ambientales, por ejemplo, la acciones que la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) impuso como líneas estratégicas aplicadas a los países miembros y el desarrollo y manejo “integrado” del agua (Lefebvre, 2013; López, 2004: 103).

Todos estos preceptos llevaron a que los Estados –como fue el caso de México– organizaran su administración para “planificar” y diseñar programas sectoriales, institucionales y regionales en el sector del agua con objetivos, metas, estrategias y políticas que, al implementarse, otorgaron entrada a otros actores sociales que se apropiaron en forma extensiva e intensiva del espacio social en las diferentes etapas del ciclo del capital, como ocurrió tras la reforma al Artículo 127, en 1992, a partir de cuando

las tierras ejidales pudieron ponerse a la venta entre “privados” con la vigilancia del Estado. Igualmente aconteció con la Ley General de Agua de 1992, que permitió un mercado de concesiones y transferencias de agua entre particulares, sin una vigilancia clara y permanente de los usos y disposiciones de agua que las empresas realizaban. Lo anterior se ahondó con la firma y puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en 1994, que llevó a que se desarrollara toda una industrialización con fines de exportación, en donde la inversión extranjera directa funcionó como eje fundamental; esto se observa claramente tanto en el sector de la agroindustria, como en el turístico y el automotriz.

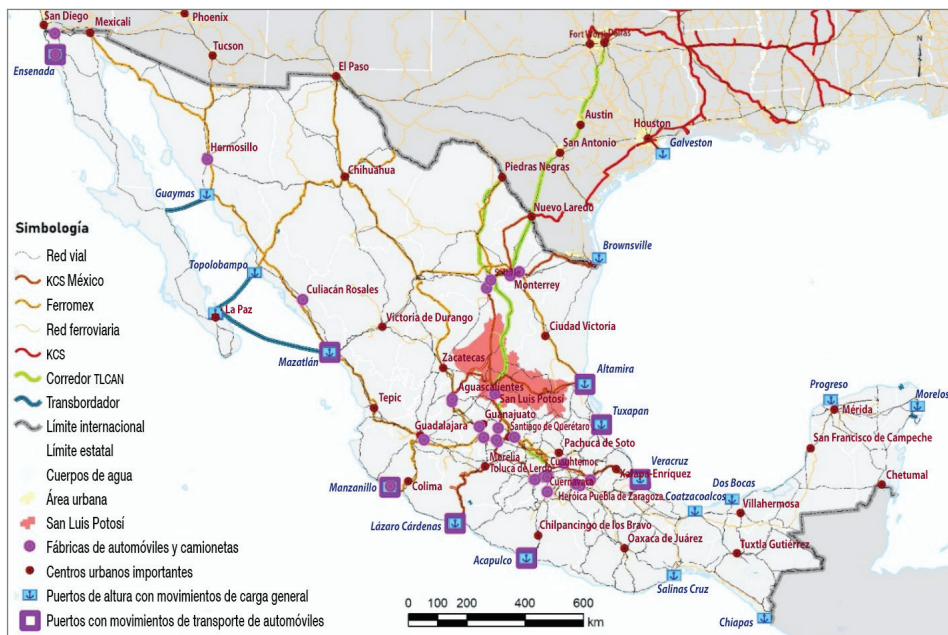
Específicamente en este proceso es que se propulsa una neoliberalización del espacio y un crecimiento de los territorios industriales en corredores comerciales, que se localizan principalmente desde Querétaro hasta Nuevo León (véase el mapa 1) (Harvey, 1990), los cuales necesitaron amplias cantidades de tierras y aguas que poseían *de facto* campesinos ejidatarios y de pueblos originarios, para que la industria automotriz se desarrollara y fortaleciera como uno de los más importantes ejes de la economía mexicana. En este caso analizamos cómo se produjo el corredor industrial automotriz de San Luis Potosí, que supeditó grandes cantidades de tierras y aguas para fines industriales bajo la idea de “desarrollo” económico, “generación de empleos” e inversión. Sin embargo, como se observará en este caso específico, las tierras ejidales, agrícolas y sus aguas subterráneas sostuvieron el crecimiento de esta industria transnacional, además de la mano de obra barata de campesinos que se incorporaron como obreros en empleos mal pagados y marginales dentro de la industria automotriz en el contexto de impulso del TLCAN y de la conformación de corredores industriales que tuvieron como guía la exportación de autopartes y autos para Norteamérica (véase el mapa 1). De esta manera, lo que se advierte es cómo se produce un espacio industrial (Lefebvre, 2013); las políticas neoliberales propugnan por privatizar las tierras ejidales y comunales, mercantilizan las concesiones de agua y promueven la industrialización de regiones campesinas, como en el caso de San Luis Potosí.

CONFIGURACIÓN DEL CORREDOR INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ CENTRO BAJÍO NORTE (1970-2018)

En la década de los setenta, los procesos productivos de la industria automovilística presentaron una transformación radical gracias a su desarrollo técnico y tecnológico. En América Latina, países como Brasil y México presentaron parte de los nuevos nodos de producción de automóviles y poco a poco de autopartes. Aunque a inicios del siglo xx todos los automóviles se importaban en México, para la década de 1960

se produjo una dinámica de “ordenación” territorial que generó una nueva lógica de localización de las empresas automovilísticas, lo cual se manifestó en la edificación de los corredores industriales (Maldonado, 2009).

Mapa 1
CORREDORES INDUSTRIALES EN MÉXICO



Fuente: Elaboración propia, con base en INEGI, 2022; Secretaría de Marina, 2019-2021; Red Nacional de Caminos, 2021; Red Ferroviaria, 2012; INEGI, 2020; U.S. Census Bureau, 2018. Base cartográfica adicional: ESRI, s. f.; U.S. Data Gov., 2022; Sea Data Net, 2022.

En términos oficiales se denominó *clúster* al “espacio económico conformado por una o varias firmas organizadoras, su conjunto de proveedores y clientes y las interrelaciones derivadas tanto de las transacciones de compraventa como de los flujos de información, experiencias y conocimiento que circulan por los canales formales e informales constituidos” (Carrillo, 2006: 1). Empero, realmente se construyó una red heterogénea de empresas con tamaños, especialización productiva y grado de desarrollo tecnológico diferenciados, que produjeron un espacio industrial en donde la tierra, el agua, la infraestructura, las vías de comunicación, los reglamentos y las leyes se acomodaron y acondicionaron o crearon para producir diversos territorios industriales que, de forma dilatada, edificaron corredores industriales en el centro y

el norte de México, *básicamente, después de la puesta en marcha del TLCAN* (aunque ya desde la década de 1960 se había dado un creciente desarrollo industrial en el país, y una reorganización territorial con los reacomodos de la industria automotriz japonesa en México y el mundo).

La construcción territorial producida que afectó diversas escalas políticas y sociales no fue una creación endógena, debido a que la política de impulso a la industria –y específicamente la automovilística y de autopartes– fue direccionada por diversos organismos internacionales: el BM, el FMI y la OCDE, al tiempo que las asociaciones empresariales y agencias gubernamentales impulsaron una clara política industrial en México orientada en un discurso de “ventajas locales competitivas” para el desarrollo de los *clúster* industriales (Carrillo, 2006), o mejor dicho, utilizar a favor de las empresas las condiciones propias de las localidades como su población (como mano de obra barata), tierras, minerales, ríos, manantiales, aguas superficiales y subterráneas; incluso infraestructura de las presas, potabilizadoras, tratadoras de aguas residuales de uso doméstico o industrial; infraestructura para el suministro de agua potable o bien para descarga de residuos; en suma, utilizar las condiciones preexistentes del territorio para minimizar costos, maximizar ganancias y obtener bienes, servicios, productos y mercancías. Ciertamente, lo que acontece es la construcción de un territorio industrial donde las actividades primarias (agricultura, ganadería, pastoreo) fueron desplazadas por las actividades secundarias y terciarias, así como la incorporación de mano de obra barata de campesinos ahora como obreros para las zonas, parques y corredores industriales.

En estas consideraciones, se puede sostener que los corredores industriales automotrices en México se conformaron a partir de 1980 en cuatro regiones: la primera, Centro, integrada por la Ciudad de México, el Estado de México, Puebla y Morelos; la segunda región: Norte, formada por Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas; la tercera, Centro-Norte, que abarca San Luis Potosí, Querétaro y Guanajuato, y la cuarta región: Occidente, que incluye Jalisco y Aguascalientes (Carbajal *et al.*, 2016: 46).² En ellas se impulsó el crecimiento de la producción manufacturera, especialmente de motores, partes automotrices, automóviles, computación y equipo electrónico diverso (entre 1994-2003 representó un 58 por ciento de las exportaciones manufactureras totales de México) (Moreno-Brid, Santamaría y Rivas, 2006 cit. en Carbajal *et al.*, 2016: 60), por lo que se argumentó que a la industria automotriz, como

² De la primera región conformada por Puebla, Morelos, el Estado de México y la Ciudad de México, estas dos últimas entidades tienen especial importancia al inicio de la industrialización del país, dado que en ellas se asentaron las primeras armadoras que se establecieron en México, con el propósito principal de abastecer el mercado interno en un periodo caracterizado por la protección económica y subsidio del Estado (Carbajal *et al.*, 2016: 45).

parte de “las industrias prioritarias para el crecimiento de la manufactura y económico, en general, de las regiones donde se localiza” (Carbajal *et al.*, 2016: 61).

Resulta necesario resaltar la relevancia en la transformación de la industria automotriz en México con el establecimiento y desarrollo del TLCAN, que contribuyó a la pérdida de dinamismo del sector automotriz en la capital del país, al tiempo que significó un nuevo orden económico y comercial a partir de que las grandes trasnacionales fijaron sus expectativas de crecimiento en los mercados estadounidense y canadiense; así, las entidades federativas de la franja fronteriza con Estados Unidos se convirtieron en receptores de las nuevas inversiones automotrices (Carbajal *et al.*, 2016: 46). En este contexto es que la región Norte o fronteriza –conformada por Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas– se colocó como la más dinámica del sector y se caracterizó por sus complejos automotrices conformados por ensambladoras, a los cuales se sumaron, en la última década, empresas proveedoras de autopartes que comenzaron a establecerse desde finales de los setenta y principios de los ochenta (Carbajal *et al.*, 2016: 48) (véase el mapa 1).

En el caso de la región Occidente, conformada por los estados de Jalisco y Aguascalientes, se presentó una menor cantidad de empresas automotrices instaladas; sin embargo, en ella se encuentra la planta de ensamble de Honda en El Salto, Jalisco y una de motores; y otra de ensamble de Nissan, en Aguascalientes. Esta región se destacó desde entonces por la proveeduría de partes de primer y segundo nivel. Por otro lado, la región Centro-Norte, integrada por San Luis Potosí, Querétaro y Guanajuato, cuenta con armadoras como General Motors y Volkswagen, en Silao, Guanajuato, y General Motors y BMW en San Luis Potosí. Este hecho generó una importante dinámica regional industrial, con un incremento sustancial de productoras tanto de primer nivel (T1), como de segundo y tercero (T2, T3) (Carbajal *et al.*, 2016: 48 y 50). Con estas características, la industria automotriz y de autopartes trajo consigo nuevos modelos de articulación (Jiménez, 2006: XI), donde la misma logística llevó a un flujo eficiente y almacenamiento de los bienes, desde su punto de origen hasta su punto de consumo. Asimismo, de este modo es como se conformó, en términos industriales y organizativos, la manufactura de las empresas automotrices. Empero, sólo una descripción así no logra evidenciar las formas y funciones que tanto el territorio, la tierra y en particular el agua adquieren en la producción del territorio industrial y para el mercado mundial automotriz.

En el caso de la concretización del corredor logístico industrial automotriz del Bajío (CLIAB), significó la implantación de una serie de obras e infraestructura que llevó a producir un territorio industrial, como se aprecia en las ampliaciones y creación de carreteras, la edificación de quince plataformas ferroviarias, dieciocho terminales portuarias de contenedores, ocho terminales automotrices privadas y cuarenta

y cuatro terminales intermodales de carga y cuatro interiores de carga, que son la base para elevar la eficiencia de los movimientos de carga y descarga de las mercancías entre los diferentes modos de transporte (denominada infraestructura multimodal). En ese tenor se llevó a nuevas relaciones comerciales, políticas, económicas y de circulación y consumo, puesto que la producción de mercancías se amplió por vía de la exportación a nuevos mercados en China, Japón, Estados Unidos, Alemania, Corea del Sur, Brasil, India, España, México y Canadá (Moreno, 2017: 16). El territorio se interconectó en México por medio de los ejes Costero del Pacífico, Interior del Pacífico, Transnacional del TLCAN y Costero del Golfo, los principales nodos territoriales y conectividades con otros corredores logísticos (Moreno, 2017: 3) (véase el mapa 1).

Como se advierte, es clara la importancia del territorio, puesto que se modificó la propiedad de los núcleos agrarios donde se emplazaron los parques, las zonas industriales, los ejes carreteros; en algunos casos, ese tipo de propiedad pasó a dominio municipal, estatal, federal o privado, como parte de todo un impulso y movimiento de políticas neoliberales que valorizaron como medio y condición las tierras, los terrenos y el agua para el desarrollo industrial y al mismo tiempo pasaron a formar parte de un territorio industrial, especialmente con el objetivo de la expropiación de tierras para que el territorio dejase de ser propiedad ejidal o comunal y pasase a ser privado o estatal para que este régimen permitiera su uso industrial. En la misma forma se dio el impulso a la construcción de vías de comunicación, privatizaciones de las vías férreas del país que pasan por estos corredores industriales, y la explotación y dotación de agua por medio del otorgamiento por parte de la Conagua de concesiones de agua subterránea y la venta de agua a través de los organismos operadores, como en el caso del Corredor Industrial de San Luis Potosí con el Organismo Intermunicipal Metropolitano de Agua Potable, Alcantarillado, Saneamiento y Servicios Conexos (Interapas) de los municipios de Cerro de San Pedro, San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez y la Comisión Estatal del Agua (CEA).

CORREDOR INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ EN SAN LUIS POTOSÍ Y LA CONCENTRACIÓN DE AGUA Y TIERRA

En particular en San Luis Potosí, las actividades industriales que se desarrollaron desde el decenio de 1970 formaron parte de una política de desconcentración territorial de la actividad económica en México. Los planes, programas económicos y territoriales funcionaron en esa dirección, verbigracia las Bases del Plan Integral de Desarrollo del Estado 1979-1985, las cuales sostenían: “racionaliza la distribución del territorio nacional”, para orientar las inversiones y dar prioridad a la fabricación de bienes de

capital. Esto se podría llevar a cabo sobre las reservas territoriales de propiedad federal, estatal y municipal y sobre los organismos paraestatales, además de las expropiaciones de tierras a ejidos. Lo anterior fue apuntalado con el Plan Nacional de Desarrollo Industrial, en donde se establecieron zonas geográficas para la ejecución de programas de estímulos: incentivos fiscales, apoyos financieros, mecanismos de protección industrial, regulación y desarrollo de tecnología (DOF, 1979).

En este escenario, la idea e impulso del desarrollo industrial implicó que la tierra y agua estuviesen a disposición de las empresas. A pesar de que en el discurso fisiográfico y climático sobre la ciudad de San Luis Potosí, ésta se caracterizó como semiárida,³ se mantuvo una idea que se contradecía con los usos reales del agua, puesto que desde la década de 1940, aprovechando la disponibilidad de tecnologías de perforación utilizadas para la industria petrolera, se comenzaron a cavar pozos a mayor profundidad de ciento cincuenta metros en la planicie (Price, 2011: 278). Se puso a las fuentes de agua subterránea a disposición del uso urbano e industrial, lo que acentuó los problemas de abastecimiento y sanidad que en la década de 1960 llevaron a que se reconociera que, a causa de la contaminación relacionada con los residuos generados por la ciudad, su agua no era adecuada para consumo humano directo (Price, 2011: 278). Igualmente, en ese tiempo se encontró que en algunas regiones de la planicie del Valle de San Luis Potosí, los pozos profundos alumbraban agua subterránea con relativa alta temperatura, de 30 a 35 grados centígrados superior a la media anual ambiental de la región. Aquí surgió un problema asociado con la utilización del agua termal –que se descubrió posteriormente, a principios de la década de 1970–: la fluorosis en infantes que consumían el agua subterránea termal, por lo que se recomendó no usarlas para el consumo humano, pues contienen altas concentraciones de flúor (Price, 2011: 278).

En estas circunstancias, en el decenio de 1960, “de cada cien litros disponibles en la red de agua potable [en la ciudad de San Luis Potosí], sesenta metros cúbicos provenían de las corrientes superficiales y cuarenta, de aguas subterráneas” (Peña, 2013: 148), lo cual fue todavía más evidente “a inicios del siglo XXI, [cuando] sólo ocho de cada cien litros de la red municipal provienen de fuentes superficiales. Éste será el momento en que se prepara el cruce de una segunda frontera de agua: ir del uso de las aguas superficiales (el río Santiago y otros afluentes intermitentes en el valle) y las que extraen del acuífero más superficial mediante norias con pozos de poca

³ El Valle de San Luis Potosí (vslp), con 1 800 metros sobre el nivel del mar (msnm), en donde predominan los climas secos –semiseco, seco y muy seco–, con precipitación media anual de 351 mm, temperatura media anual de 17.5 °C y con evaporación potencial media anual de 2 038.7 mm (López, 2013: 1), con “precipitaciones pluviales medias anuales menores a los 500 mm, lo que genera, en la mayoría de los casos, que se presenten sólo escurrimientos intermitentes” (Santacruz y Ramos, 2016: 45).

profundidad, a las aguas del acuífero profundo” (Peña, 2013: 148). En esta situación, entre las décadas de 1960 y 1980, a partir del desarrollo industrial y comercial se incrementó la extracción de agua a través de un mayor número pozos profundos. Las nuevas perforaciones se ubicaron en lugares donde se encontraban pozos de agua termal (Price, 2011: 278). Pero desde la década de los sesenta se detectó el abatimiento de los pozos perforados mediante la evaluación del recurso hídrico subterráneo gracias a un estudio de balance hidrológico que dio cabida a que se calificara a la región como acuífero sobreexplotado (Price, 2011: 289). En este contexto, para limitar la extracción de agua subterránea, se estableció una veda de este tipo de agua por medio de un decreto presidencial en 1961 (igualmente, se establecieron muchas zonas de veda en México). Empero, en el caso concreto de San Luis Potosí, año con año se perforaron nuevos pozos para dotar de agua a la población y a la industria principalmente (Price, 2011: 280).

Todo este proceso se desarrolló a la par del crecimiento poblacional de la ciudad de San Luis, así como la creación de zonas industriales al sur de ésta, particularmente a partir de 1970. Autores como Santacruz y Peña (2016) y Peña (2013) señalan que, en la segunda mitad de la década de los setenta, de las 1 086.6 hectáreas decretadas para uso industrial, sólo el 71.27 por ciento estaban ocupadas por la industria. Ya en 1976 la actividad industrial desplazó por completo a la agricultura, pues ocupó una extensión territorial de 641.93 hectáreas (Santacruz y Peña, 2016: 113). En este contexto, la primera zona industrial creada mediante un decreto –de la XLIV Legislatura del Estado de San Luis Potosí–, el 24 de octubre de 1963, tuvo una extensión de 1 086.00 hectáreas, y la segunda se decretó el 15 de septiembre de 1981, con una extensión de 1 283.1 hectáreas. Sin embargo, fue hasta el 11 junio de 2009 –con el Decreto de la XLVIII Legislatura del Estado de San Luis Potosí–, cuando se amplió la zona anterior con dos predios ubicados en terrenos de la hacienda de La Pila y su anexo Rancho El Jaralito, de la delegación de Villa de Pozos, con una superficie total de 19103.2 hectáreas (Santacruz y Peña, 2016: 112). En este proceso, resulta relevante decir que el territorio industrial erigido se integró con expropiaciones a diversos ejidos considerados en los discursos oficiales como tierras “improductivas” u “ociosas” (Camacho, 2011).

En estas circunstancias de creación de territorios industriales se incrementó la extracción de agua a través de pozos profundos por la creciente demanda de uso industrial (Santacruz y Peña, 2016: 118). Igualmente, es en esta etapa que se declaró zona de veda gran parte del vslp el 30 de junio de 1961, y posteriormente, el 18 de octubre de 1982, se realizó una nueva veda, a la cual se sumó la veda del 13 de diciembre de 1985 que se realizó en los municipios de San Luis Potosí y Villa de Reyes, con lo cual quedó completamente vedada la zona de estos acuíferos. El objetivo de estas

vedas fue restringir el alumbramiento de agua del subsuelo para cualquier uso, excepto para fines domésticos y de abrevadero. La Conagua sólo permitió reposiciones y relocalizaciones de pozos, así como la “transmisión de derecho de volumen de agua subterránea, tendientes por un lado a concentrar la extracción y por otro, que no se permitieran extracciones adicionales para el uso público urbano en zonas rurales” donde no se contaba con el servicio (Santacruz y Peña, 2016: 118). Todas estas condiciones llevan a sostener que se dio una transformación territorial radical de la región, en donde se pasó de tener ejidos con producción agrícola de riego y de temporal, a un uso de territorio industrial que modificó totalmente el ciclo hidrológico local (Santacruz y Peña, 2016: 117), así como el predominio de los usos de agua urbano e industrial en la ciudad y la región metropolitana de la ciudad de San Luis Potosí.

DE TERRITORIO EJIDAL A TERRITORIO INDUSTRIAL

Hay que remarcar que las zonas y parques industriales se edificaron en un territorio con diversos tipos de propiedad ejidal, comunal, estatal y con múltiples usos, principalmente campesinos, agrícolas y pastoriles. De esa manera, los ejidos del valle de San Luis, en muchos de los casos, se conformaron mediante la expropiación de los territorios de las haciendas, cuando la dotación y restitución de tierras y aguas se legisló en medio de los conflictos de propiedad (Camacho, 2011: 104). Para ilustrar esto, los casos de los vecinos del poblado de Joya San Elías o Arroyos, municipio de Villa de Pozos (ahora parte de la zona industrial) del estado de San Luis Potosí, promovieron la dotación de ejidos según aparece en el Registro Agrario Nacional (RAN) (RAN, exp. 42/731). En estos documentos se explica que después un largo proceso, el 5 de abril de 1937, con la intervención de tres representantes legales, se resolvió que un total de 335 habitantes tenían derecho a las tierras y a este territorio ejidal. De ese modo, la dotación de tierras se dio a una distancia aproximada de 200 metros de la Hacienda de Arroyos. El casco de la finca y una mínima parte del caserío estaba asentado en la localidad Joya de San Elías y otro lugar denominado Noria de San José. El Departamento Agrario emitió el dictamen que resolvió que el poblado solicitante, Joya San Elías o Arroyos, tenía la capacidad de obtener los ejidos, pues se había demostrado que los campesinos tenían derecho a dotación, debido a que carecían de tierras que les son indispensables para satisfacer sus necesidades. Se procedió al fallo dictado en el expediente, donde se concede al poblado una dotación de 2,493-64 hectáreas repartidas en el predio de Joya de San Elías: las 84 hectáreas de temporal y 131 de agostadero que integran totalmente la Hacienda de Arroyos, propiedad de la señora Emilia Reyes de Aristegui; 145-55 hectáreas de riego, 480-73 hectáreas de temporal y

1 533-76 hectáreas de agostadero y monte bajo, 67-61 hectáreas de agostadero cerril de la fracción del predio La Pila, perteneciente a Francisco Sánchez Hernández; y 50 hectáreas de riego y de la Finca La Pila, perteneciente a Manuela Rivero de Sánchez; 6 hectáreas de riego se destinaron a tierras laborables y se formaron 119 parcelas para igual número de campesinos. Se agregó una parte para la zona escolar y usos comunes (RAN, exp. 42/1058) (las cifras se consignan como en los documentos del AGA).

Situación similar aconteció en los poblados de Villa de Pozos, El Aguaje y el pueblo de San Juan de Guadalupe, sin contar con una porción que tenía numerosos litigios. Igualmente, la fracción de la Hacienda de La Pila que pertenecía a Francisco Sánchez Hernández, con superficie de 150 hectáreas de riego; una fracción de la Hacienda La Pila que perteneció a Manuela Rivero de Sánchez, también con una extensión de 150 hectáreas de riego (RAN, exp. 42/113), fueron expropiadas para que el gobierno del estado pudiera dotar de tierras a los campesinos, como parte de la lucha revolucionaria. Un aspecto relevante es que las tierras repartidas presentaban pozos y cuerpos de agua. Aunque los campesinos hacían uso del agua superficial y subterránea porque existían pozos artesianos, norias y zanjas, el estado tenía un control legal del agua. Los archivos revisados dan cuenta de que el estado sabía cuántos pozos había y de qué corrientes superficiales se beneficiaban los ejidos (RAN, exp. 42/1058).

Posteriormente a todos estos acontecimientos, para la década de los cincuenta y sesenta los territorios ejidales y campesinos sufrieron embates desde el gobierno y las empresas; por ejemplo, por decreto presidencial con fecha del 8 de agosto de 1963 publicado en el *Diario Oficial de la Federación* del mismo año, se expropió al poblado Joya San Elías o Arroyos la superficie de 2, 82 37 hectáreas a favor del gobierno del estado, para destinarla a la creación de una zona industrial. Nuevos tiempos políticos y económicos dictaban las nuevas producciones territoriales, disputas y conflictos.

Un elemento importante a destacar es el conjunto de instituciones, leyes y reglamentos que hicieron operativa la transformación del territorio y los argumentos políticos para legitimar dicha transformación; por ejemplo, en el proceso de expropiación intervino el gobernador del estado de San Luis Potosí, la Comisión Agraria Mixta, la Dirección General de Procedimientos Agrarios de la Secretaría de la Reforma Agraria y el Banco Nacional de Crédito Rural S.A., como consta en el Acta de Acuerdos y decretos compilación número 16475 hoja 4, considerando que los terrenos ejidales y comunales únicamente podían ser expropiados por causa de utilidad pública, y este caso se fundamentó en lo dispuesto en la fracción quinta del artículo 112, en relación con el 118 de la Ley Federal de Reforma Agraria (RAN, exp. 42/731).

De este modo, se decretó, por ejemplo, una expropiación de una superficie de 1,017-16-96.54 (mil diecisiete hectáreas, dieciséis áreas, noventa y seis centiáreas, cincuenta y cuatro decímetros cuadrados) de terrenos ejidales del poblado Joya de San

Elías o Arroyos, municipio de San Luis Potosí, a favor del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras), quien tramitaría los terrenos ante el gobierno del estado para destinarlos a formar una zona industrial. El citado organismo estaba obligado a pagar por concepto de indemnización la cantidad de 15 257 544.81 pesos, depositar a nombre del ejido afectado en el Banco de México S.A. y sus corresponsales para concentrarse en la Financiera Nacional de Industria Rural, S.A., como lo marcaban los términos del artículo 125. En caso de que a los terrenos expropiados se les diera un fin distinto al que motivó el decreto, o no se aplicara en el término de cinco años contando a partir del acto expropiatorio, dichos terrenos pasarían a incrementar el patrimonio del Fideicomiso de Apoyo a la Industria Rural, sin posibilidad de que se procediera a la devolución de la suma o bienes entregados por concepto de indemnización, según el artículo 126 de dicha ley. Banobras quedaría a cargo del pago de 2 668 692.25 pesos; 2 196 645.25 que correspondían a 59 campesinos afectados. El avalúo respectivo fue de 472 047 pesos por concepto de bienes del ejido (RAN, comp. 16 475).

Otro de los ejidos expropiados para la creación de una zona industrial fue El Aguaje. Este territorio ejidal se conformó con una dotación de tierras al poblado El Aguaje por resolución presidencial del 6 de diciembre de 1927, con 1.300 47.40 hectáreas. Posteriormente se le dotó también por resolución presidencial, el 18 de agosto de 1939, de una ampliación de 1040 hectáreas, conforme al acuerdo del Ejecutivo federal. Ya bajo la presidencia de Adolfo López Mateos –con base en los artículos 27 constitucional; 33, 192 y demás relativos del Código Agrario vigente de la época–, por oficio del 5 de septiembre de 1962, el gobernador del estado de San Luis Potosí solicitó al jefe del Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización la expropiación de una parte de los terrenos ejidales del poblado El Aguaje, para destinarlos a la creación de una zona industrial.

El documento explica que se nombró un perito valuador, quien en su informe manifestó que la superficie por expropiar era de 342.54-70 hectáreas de temporal de segunda, por lo que su valor era de 600 pesos la hectárea, es decir, 205 528.20 pesos en total. El Comité Técnico y de Inversión de Fondos Ejidales, conforme con el avalúo, no solicitó la opinión del gobernador del estado, en virtud de que esta autoridad fue quien solicitó la expropiación. Tampoco solicitó la opinión del Banco Nacional de Crédito Ejidal S.A. de C.V., en vista de que el ejido no operaba con esta institución crediticia, pues no existía sociedad de crédito ejidal que tuviera relación con los ejidatarios. Se procedió entonces a decretar la expropiación de una superficie de 340.54 –70 hectáreas en favor del gobierno del Estado de San Luis Potosí.

En el caso del poblado La Libertad, antes Rancho Viejo ejido La Libertad, el gobierno del estado de San Luis Potosí solicitó al jefe del Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización la expropiación de una parte de los terrenos ejidales para la

creación de una zona industrial. Estas tierras se otorgaron como dotación en una superficie de 540.21 hectáreas, por resolución presidencial del 31 de mayo de 1938, y el mencionado fallo se ejecutó el 14 de noviembre del mismo año (DOF, 1963: 8-11). Para realizar la expropiación a favor del gobierno del estado, el perito valuador de la Secretaría del Patrimonio Nacional manifestó que la superficie por expropiar era de 136.21-34 hectáreas de segunda, y que cada hectárea tenía un valor de 600 pesos, que en total sumarían la cantidad de 18 728.04 pesos. El Comité Técnico y la Inversión de Fondos Ejidales opinaron favorablemente sobre el avalúo y quedaron conformes con la expropiación, por lo que se decretó que una superficie de 136.21-34 fuera expropiada. Como en los casos anteriores, el pago de la cantidad de 18728.04 pesos por concepto de indemnización ingresaría al Fondo Común (DOF, 1963: 10).

El ejido de Villa de Pozos, ubicado en el municipio de la capital del estado de San Luis Potosí—que el 15 de diciembre de 1927 se dotó con 4, 962.06 hectáreas y se amplió con 75.37–37 hectáreas por resolución presidencial del 17 de septiembre de 1941—, fue expropiado por causa de utilidad pública en una superficie de 468.29–16 hectáreas para la creación de una zona industrial. Valuados los terrenos en 600 pesos por hectárea, se indemnizó con 280 974.96 pesos bajo los procedimientos antes descritos (DOF, 1963).

Además de todas estas expropiaciones, el gobierno del estado de San Luis Potosí adquirió, también mediante procedimiento de expropiación, un predio para uso industrial con una superficie de 12 83–11–46.70 hectáreas. Esto fue publicado mediante decreto en el DOF del 26 de agosto de 1963 y en el *Periódico Oficial del Estado* el 15 de septiembre del mismo año, a fin de crear una zona industrial en la capital del estado de San Luis Potosí. Posteriormente, con el Decreto 460 publicado en el *Periódico Oficial del Estado* el 18 de septiembre de 1981, se creó formalmente la Zona Industrial Del Potosí en los predios mencionados líneas arriba, y se otorgó al secretario de Fomento Económico (ahora Secretaría de Desarrollo Económico) la facultad de asignar dichos predios a las empresas y particulares que desearan invertir en la ciudad de San Luis Potosí; de esa manera se cristalizó un territorio industrial.

En estas descripciones, claramente se puede advertir que el estado era propietario de los terrenos donde se ubican las zonas industriales de San Luis Potosí y Del Potosí, según el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la capital del estado (véase el mapa 2). Sin embargo, con la Ley Orgánica de la Administración Pública del estado en su artículo 37, así como los de la Ley de Fomento Económico, se determinó el acuerdo administrativo mediante el cual el Ejecutivo del estado delegó facultades a la Secretaría de Desarrollo Económico para la comercialización de los terrenos de la zona industrial y la administración de los servicios inherentes a la misma, publicado el 3 de diciembre de 1994 (Ley Orgánica de la Administración Pública publicada en *Periódico Oficial* de diciembre de ese mismo año), año en que también entra en vigor el TLCAN).

De esta forma, por medio de expropiaciones y decretos de vedas y el impulso de las privatizaciones de tierras ejidales y del TLCAN es que nacieron los parques industriales que se ubican en la actual zona industrial. Cabe señalar que los desarrolladores industriales inmobiliarios tenían la posibilidad de ingresar por conducto del Fideicomiso Público para el Desarrollo Infraestructura y Promoción de las Zonas Industriales, el cual destina recursos económicos para la creación, establecimiento y ejecución de obras básicas de infraestructura en estas zonas, para el fomento de la industria en general, promoción y atracción de inversiones para el estado. En este caso específico se puede observar cómo la Secretaría de Desarrollo Económico, bajo encomienda del gobierno del estado, exhorta al jefe del RAN para acelerar los trámites correspondientes a facilitar los terrenos para la industria automotriz. El cambio de destino de tierras de uso común a parcelado y de éstas a dominio pleno facilitó que las tierras ejidales pudieran venderse y transformarse en tierras y terrenos para la industria. Todo este proceso todavía fue mucho más fuerte y se ancló en las reformas neoliberales en México, con la llegada de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994).

En particular en el caso de la consolidación de las zonas, parques y corredores industriales en San Luis Potosí, el Programa de Certificación de Derechos Ejidales y Titulación de Solares Urbanos (Procede)⁴ apareció como un actor clave en este proceso, debido a que el comité operativo estatal del Procede fue el órgano encargado de regularizar las áreas tanto del asentamiento humano como de la zona parcelada del ejido. Otra expropiación de tierras aconteció, según los archivos del RAN, en el Ejido Laguna San Vicente, en donde el 6 de enero de 2005 se realizó la asamblea ejidal en Laguna San Vicente donde se realizó el cambio de destino de tierras de uso común a tierras parceladas; una superficie de 422-88-86.15, y las de uso común quedaron en 4623-55-44.26 hectáreas. En esta operación se destinaron tierras para la industria automotriz a exhorto del gobierno del estado, puesto que se argumentó que la instalación de la planta General Motors Company ayudaría al “desarrollo” económico y social de la zona y el “bienestar” para estado de San Luis Potosí en general. Según el documento de Opinión Registral, el 18 de octubre de 2001 se realizó una aportación de tierras de uso común a la sociedad rural Desarrollo Potosino Agroindustrial S.A. de C.V. –folio de tierras 24 TM 00000932, con fecha 8 de agosto de 2001–, empresa que adquirió los terrenos donde hoy se encuentra el Parque Industrial Desarrollo Logistik.

En todas las condiciones descritas es que se construyeron las zonas industriales San Luis Potosí, Zona Industrial del Potosí y la Zona Industrial Villa de Reyes, además del parque industrial Colinas de San Luis y el Parque Industrial Pueblo Viejo,

⁴ Este programa surgió en la etapa del salinismo, con base en el artículo 56 de la Ley Agraria y el 19 de su reglamento en materia de certificación de derechos ejidales y titulación de solares, que se modificó en conjunto con el Artículo 27 constitucional (Hernández-Santos *et al.*, 2006: 250).

todos los cuales forman el territorio y corredor industrial en San Luis Potosí, en la ciudad y su área conurbada, aunque hay que decir que diversas empresas se han instalado en alguno de los parques industriales localizados en el municipio de Matehuala, Soledad de Graciano Sánchez, así como en Mexquitic de Carmona y en otros municipios del estado (Rivera, 2010).

Cuadro 1
MANEJO DE POZOS MUNICIPALES
POZOS EN LA ZONA INDUSTRIAL DE SAN LUIS POTOSÍ

Pozos en la Zona Industrial de San Luis Potosí Número de pozo	Nombre del pozo	Litros por segundo que se extraen (2010)
102	Las Mercedes II	Gasto=27.39 l/s
36	Bomberos Zona Industrial II	Gasto = 20.40 l/s
35	Zona Industrial II	Gasto = 21 l/s
24	Sarabia II	Gasto = 29.43 l/s
31	Sarabia III	Gasto = 19.32 l/s
30	Termal IV	Gasto = 37.63 l/s
32	Termal VI	Gasto = 47.49 l/s
29	Termal I	Gasto = 28.23 l/s
28	Termal II	Gasto =34.28 l/s
33	Termal III	Gasto = 54.24 l/s
34	Termal V	Gasto =49.63 l/s
Total		369.04 ls

Fuente: Fragoso (2020: 134).

Ahora bien, para que todas estas zonas y parques industriales que hacen parte del corredor industrial automotriz, en particular en la ciudad y zona conurbada de San Luis Potosí, tengan acceso y dispongan de agua para desarrollar sus actividades industriales, primero hay que mencionar que todo esto se da de diversas maneras. Segundo, por la misma dotación que les otorga la Comisión Estatal del Agua (CEA) y el Interapas a todas las industrias, como podemos observar para el caso de la zona industrial de San Luis Potosí, en los cuadros 1 y 2 y el mapa 2. Tercero, por las propias concesiones de agua subterránea que tiene cada parque o industria en particular, a las que hay que sumar las transferencias y compras de agua por pipa que realizan las empresas. Y un punto que resulta necesario advertir es que existe una discusión sobre si el trasvase de agua de la presa El Realito a la ciudad de San Luis Potosí da agua a los parques, zonas y el corredor industrial.

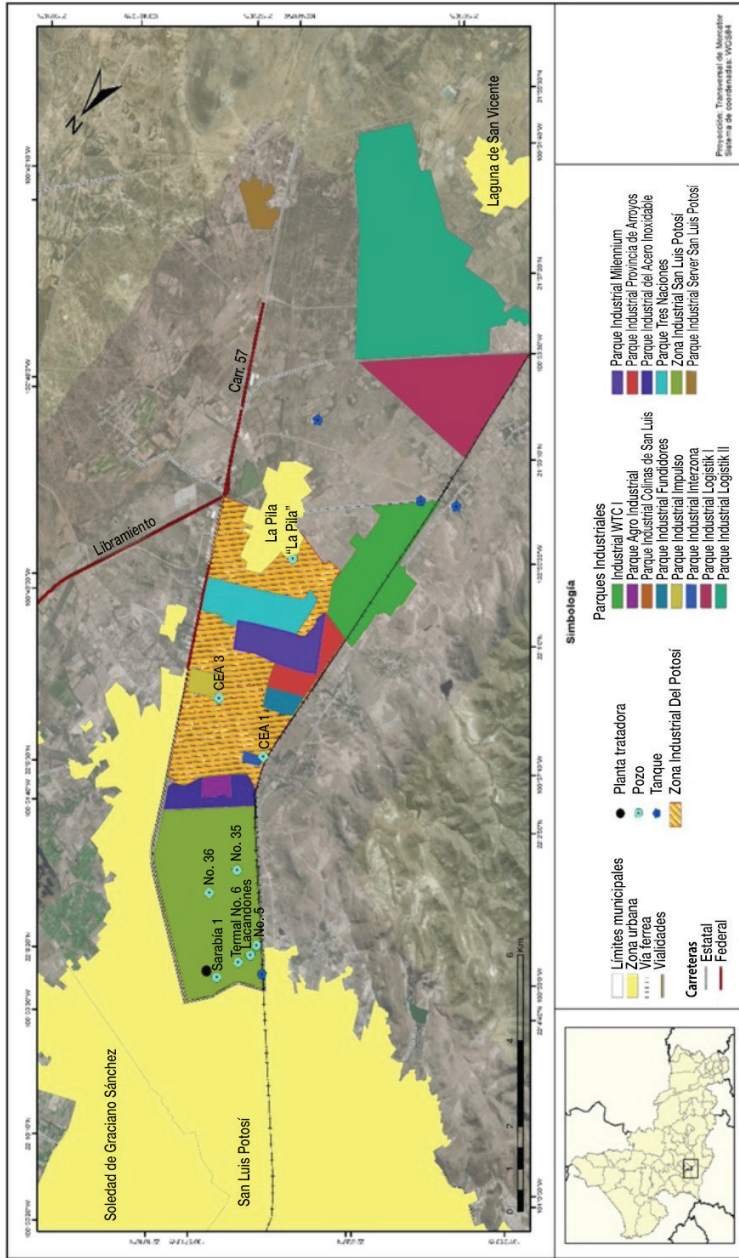
Cuadro 2

MANEJO DE POZOS MUNICIPALES MANEJADOS POR INTERPAS
POZOS EN LA ZONA INDUSTRIAL DE SAN LUIS POTOSÍ

Nombre Número de pozo	Edad del pozo	Profundidad	Situación de actividad	Litros por segundo antes	Litros por segundo ahora	Ubicación	Lugar que abastece	Uso
Sarabia 1,2	Sin dato (s/d)	s/d	Activo	60 a 80 l/s	18 a 30 l/s	s/d	Instalaciones bombeo (IB)	s/d
Sarabia 3	27 años aprox.	200 a 230	Activo	60 a 80 l/s	18 a 30 l/s	Eje 102	Colonias	Doméstico
Termal 1,2,3,4,5	s/d	s/d	Activos	60 a 80 l/s	18 a 30 l/s	s/d	IB	s/d
Termal 6	18 años aprox.	s/d	No activo	52 l/s	18 a 30 l/s	Uxmal	Colonias:	Doméstico
Pozo 112	25 años aprox.	s/d	Activo	60 a 80 l/s	50 l/s	Lacandones	IB	Doméstico
Pozo 95	s/d	s/d	Activo	60 a 80 l/s	18 a 30 l/s	Bosque de Diamante	IB	Doméstico
Pozo 5	s/d	s/d	Activo	60 a 80 l/s	18 a 30 l/s	Mixtecos y Pames	IB	Doméstico
Pozo 35	39 años aprox.	178 m Usa bomba sumergible	Activo	50 l/s	28 l/s	Producción	De Eje 102 -140	Doméstico- Industrial
Pozo 36 Bomberitos	25 años aprox.	190 m Usa bomba vertical	Activo	77 l/s	30 a 27 l/s según usen empresas	Eje 118	Empresas del CIA en ZISLP	Doméstico- Industrial

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de entrevistas semiestructuradas a operadores de pozo en la Zona Industrial de San Luis Potosí, de agosto a diciembre de 2018.

Mapa 2
ZONAS Y PARQUES INDUSTRIALES DE SAN LUIS POTOSÍ



Por otro lado, el agua proporcionada, al ser conducida, también tiene que ser producida como un agua clorada con estándares de calidad para la industria, la cual además dispone de su propia vigilancia y asesoría especializada para que pueda ser utilizada en los procesos de elaboración de las autopartes y de las armadoras de autos. De esto se desprende cómo funciona el agua en la industria, su diversidad de usos; en este sentido, poco tiene que ver la idea de cuenca o acuífero administrativo en estas formas reales de acaparamiento del agua en la industria, que rebaten la idea que la agricultura usa más agua, incluso si agregamos que las propias zonas industriales y en específico la industria automotriz poseen tanques, sistemas de almacenamiento, enfriamientos, colectores pluviales y cuerpos de agua que hacen parte de sus reservas dentro de sus instalaciones. Este proceso se puede ver claramente en todo el corredor industrial; es así como se integró este territorio, como un engranaje que funciona para la fabricación de autopartes y autos para el mercado mundial.

CONCLUSIONES

Con todas estas consideraciones, se puede observar cómo se integró un territorio industrial que concentró agua, sobre antiguos terrenos ejidales que se habían formado jurídicamente treinta y veinte años antes de que aparecieran el discurso y las prácticas de los gobiernos federal, estatal, municipal y empresas transnacionales que consideraran que esos territorios ejidales eran “aptos” o con “vocación” para el establecimiento de la industria, bajo la lógica de la creación de empleos, el desarrollo de infraestructura, el crecimiento económico, la modernización territorial y la cercanía con el mercado estadounidense. Sin embargo, los datos y conflictos actuales evidencian otras condiciones de contaminación, desigualdad, inequidad territorial, además de los problemas de abasto de agua potable en la ciudad de San Luis Potosí, a pesar de la edificación de pozos de forma progresiva desde la década de 1960 hasta la incorporación de agua del trasvase de la presa El Realito para abastecer a la ciudad, lo que manifiesta la concentración de agua y tierra para la industria automotriz (véase el mapa 2).

Por otro lado, podemos sostener que el corredor industrial automotriz es la creación de un territorio en el tránsito del desarrollo estabilizador al neoliberalismo en México. Por lo anterior, se puede decir que la forma en que el neoliberalismo se ha desarrollado produjo un territorio que sedimentó un corredor industrial automotriz en San Luis Potosí, definido tanto por las conectividades –aérea, férrea, carretera, etc.– como por la localización y la organización productiva del modo de producción *justo a tiempo* y de *suministro programado*, en donde el Estado y las corporaciones transnacionales automotrices dirigen sus fuerzas políticas y económicas para la producción

de sus mercancías. En esto el agua, la tierra, los terrenos y territorios de los antiguos campesinos se incorporaron como tierras para inmobiliarias industriales y lotes para que se instale una fábrica filial de una empresa transnacional, donde tanto las concesiones de agua que poseen las propias empresas en todo el corredor industrial, como la que les vende el Interapas y la CEA, agravan los problemas que causa la industria, y en particular la industria automotriz, como gran concentradora de agua superficial y subterránea para la producción de mercancías automotrices. Este proceso desplaza antiguas prácticas campesinas y genera desigualdad y especulación en la venta de tierras y terrenos, en donde los más desfavorecidos son los propios campesinos a quienes les han expropiado sus tierras, lo cual, a su vez, cuestiona la idea oficial de que la industria utiliza poca agua para sus actividades, y la definición de uso consuntivo de manera estática, puesto que la misma industria incorpora diversas fuentes y tipos de agua para sus usos. Igualmente, este proceso ha integrado un terreno que transforma las antiguas configuraciones territoriales y ha colocado al agua y a la tierra como uno de sus insumos principales (lo que no es un simple cambio de uso de suelo).

Como se observa, asimismo, este caso permite dar un ejemplo de cómo diversas transformaciones legales e intereses económicos transnacionales y regionales, gubernamentales y empresariales empujaron tanto para privatizar el territorio, como para dirigir las propias políticas neoliberales de “impulso a la industria” hacia los corredores industriales.

FUENTES

CAMACHO, HORTENCIA

2011 “La Hacienda de Gogorrón: modernización hidráulica y cambios en la propiedad de la tierra, 1907-1920”, en J. Rangel, coord., *Transformaciones en la propiedad agraria en San Luis Potosí: siglos XVII-XX*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, pp. 91-114.

CAMARENA, MARGARITA

1981 “La industria automotriz en México”, Cuaderno de Investigación Social, no. 6, México, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.

CARBAJAL, YOLANDA *et al.*

2016 “La manufactura y la industria automotriz en cuatro regiones de México. Un análisis de su dinámica de crecimiento, 1980-2014”, *Economía: Teoría y Práctica*, no. 45, pp. 39-66.

CARRILLO, JORGE

2006 “Clúster y maquiladoras”, *Maquiladoras en Manufactura*, año 12, no. 132, pp. 98-103.

COMISIÓN NACIONAL DEL AGUA (CONAGUA)

2019 *Uso de agua*, en <<https://www.gob.mx/conagua/acciones-y-programas/ usos-del-agua>>, consultada el 3 de abril de 2021.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN (DOF)

1979 Plan Nacional de Desarrollo Industrial, 17 de mayo, en <http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4811247&fecha=17/05/1979>, consultada el 2 de marzo de 2021.

1963 Decretos, tomo CCLX, no. 49, lunes 26 de agosto.

ESRI

s.f. <<https://www.esri.com/en-us/home>>, consultada en febrero de 2022.

FRAGOSO, MÓNICA J.

2020 “El territorio hidroindustrial y la industria automotriz en San Luis Potosí”, tesis de maestría en Gestión Sustentable del Agua, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis.

HARVEY, DAVID

1990 *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Buenos Aires, Amorrortu.

HERNÁNDEZ-SANTOS, MARÍA I. ET AL.

2006 “El Programa de Certificación de Derechos Ejidales y Titulación de Solares Urbanos (Procede): su impacto en Fresnillo, Zacatecas, México”, *Agrociencia*, vol. 40, no. 2, pp. 249-256.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI)

2022 <<https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?tm=0&ind=646840>>, consultada el 5 de febrero de 2022.

2020 *Marco Geoestadístico Nacional*, INEGI, en <<https://www.inegi.org.mx/temas/mg/>>, consultada el 6 de febrero de 2022.

JIMÉNEZ, JOSÉ ELÍAS

2006 *Un análisis del sector automotriz y su modelo de gestión en el suministro de las autopistas*, Publicación Técnica no. 288, Sanfandila, Qro., Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Instituto Mexicano del Transporte.

LEFEBVRE, HENRY

2013 *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing.

LÓPEZ, MARIO HUMBERTO

2004 “El programa de modernización del manejo del agua: avances y perspectivas”, en M. Jacobo y E. Saborío, coords., *La gestión del agua en México: los retos para el desarrollo sustentable*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, pp. 103-111.

LÓPEZ, SONIA

2013 “Élites gerenciales en la gestión participativa del agua el consejo directivo del comité técnico de aguas subterráneas cotas del acuífero del Valle de San Luis Potosí”, tesis de maestría en Gestión Sustentable del Agua, El Colegio de San Luis.

MALDONADO, SERAFÍN

2009 “La rama automovilística y los corredores comerciales del TLCAN”, *Comercio Exterior*, vol. 59, no. 5, pp. 370-378.

MORENO, ADRIÁN

2017 “Localización, deslocalización y efectos territoriales de la globalización. El caso del clúster automotriz en Villa de Reyes, San Luis Potosí, México”, ponencia en la XIII Conferência Internacional sobre Sustentabilidade Ambiental, Cultural, Econômica e Social “Caminhos para Sustentabilidade: Desafios e Oportunidades para o Estado e a Sociedade”, 19-21 de enero, Río de Janeiro, vol. I, en <http://evirtual.uaslp.mx/Habitat/innobitat01/cciudadflujos/Biblioteca/Cluster-automotriz_AM_M%C3%A9xico_Revista-Quivera.pdf>, consultada el 2 de abril de 2021.

OXFAM

2020 *Captura política, grandes concentraciones y control de agua en México. Informe Agua*, México, FFYL-UNAM/Oxfam.

PEÑA, FRANCISCO

- 2013 “Fronteras de agua: El abasto a la ciudad de San Luis Potosí”, en Francisco Peña coord., *La sed urbana. La ciudad como construcción hidráulica*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, pp. 147-172.

PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ

- 1994 Ley Orgánica de la Administración Pública, 3 de diciembre.
1981 Decreto 460, 18 de septiembre.
1963 15 de septiembre.

PRICE, MICHAEL

- 2011 *Agua subterránea*, México, Limusa/Noriega Editores.

RED FERROVIARIA

- 2012 <<https://www.gob.mx/artf/documentos/mapas-del-sistema-ferroviario-mexicano>>, consultada el 8 de febrero de 2022.

RED NACIONAL DE CAMINOS

- 2021 <<https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos>>, consultada el 8 de febrero de 2022.

REGISTRO AGRARIO NACIONAL (RAN)

- Compilación 16 475, Expropiación de Terrenos Ejidales no. 16 475, hoja 1-5, Presidencia de la República, Acuerdos y Decretos, Reforma Agraria, Documentación Jurídica, Archivo General Agrario (AGA).
Expediente 42/113, Serie documental: Procede, Núcleo Agrario Villa de Reyes, S.L.P., Archivo de Acción Agraria Procede, AGA.
Expediente 42/731, Serie documental: Procede, Núcleo Agrario Joya de San Elías, S.L.P., Archivo de Acción Agraria Procede, AGA.
Expediente 42/1058, Tarjeta Informativa Tercer Cambio de Destino de Tierras de Uso Común a Parcelas, Reconocimiento de Posesión, Antecedentes, Opinión Registral, Solicitud de Intervención para agilizar el trámite de Cambio de Destino de Tierras de Uso Común a Parcelado y de éstas a Dominio Pleno, Documentación Jurídica, Archivo General Agrario (AGA).

RIVERA, JOSÉ GUADALUPE

- 2010 *Globalización, territorios, procesos locales, regionales y cambio sociocultural en San Luis Potosí*, San Luis Potosí, Porrúa.

SANTACRUZ, GERMÁN y FRANCISCO PEÑA

2016 "Impacto en las modificaciones de uso de suelo (urbano y agrícola) en la cuenca cerrada del Valle de San Luis Potosí: 1976 2009", en Germán Santacruz y Francisco Peña, coords., *Problemática y desigualdad la gestión del agua en la cuenca semiárida y urbanizada del valle de San Luis Potosí*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, pp. 79-107.

SANTACRUZ, GERMÁN y ALFREDO RAMOS

2016 "Introducción. Cuenca acuíferos como espacios biofísicos para la gestión de los recursos hídricos", en Germán Santacruz y Alfredo Ramos, coords., *Condiciones hidrogeoquímicas y explotación del sistema acuífero del valle de San Luis Potosí*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis.

SEA DATA NET

2022 Diva Grid, <<https://www.seadatanet.org/Software/DIVA>>, consultada el 6 de febrero de 2022.

SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO DEL GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ

2014 *Directorio de empresas que operan en las zonas y parques industriales del Estado de San Luis Potosí*, Gobierno del San Luis Potosí.

SECRETARÍA DE MARINA

2019-

2021 *Informe estadístico mensual, movimiento de carga, buques y pasajeros en los puertos de México, enero-diciembre de 2019 y 2020-2021*.

U.S. CENSUS BUREAU

2018 <<https://www.census.gov/programs-surveys/acs/news/updates/2018.html>>, consultada el 6 de febrero de 2022.

U.S. GOVERNMENT

2022 U.S. Data Gov, <<https://data.gov/>>, consultada el 6 de febrero de 2022.

VILLAGÓMEZ, YANGA y EMANUEL GÓMEZ

2020 "Los recursos hídricos en las regiones indígenas de México", *Región y sociedad*, vol. 32.