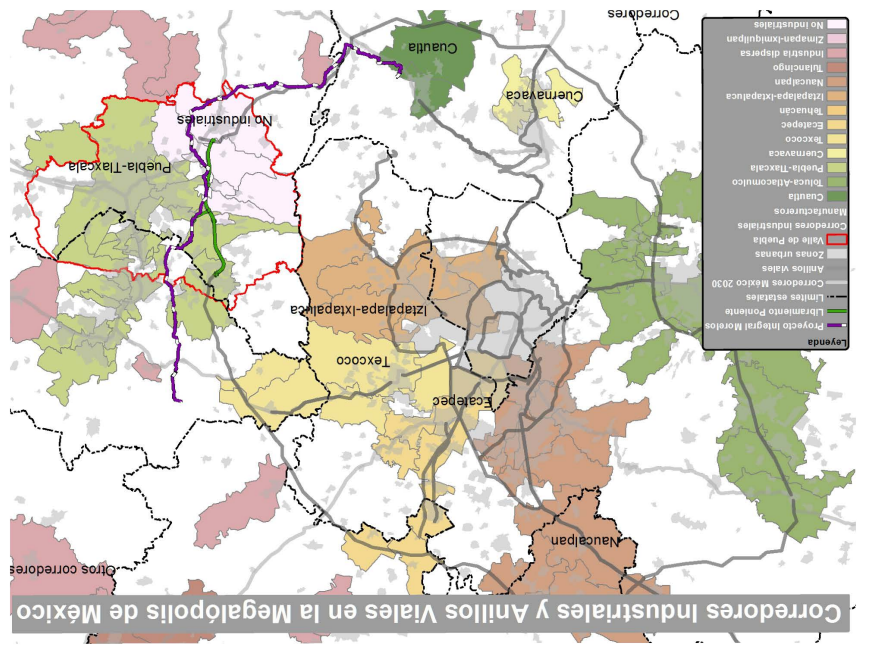


Oleadas de Industrialización y Resistencia en el valle de Puebla.

El Proyecto Integral Morelos. ¿La última oleada industrial en el valle de Puebla?

Las autopistas, oleoductos, gasoductos y las presas hidroeléctricas son los ejes que articulan la expansión industrial. Estas obras de mega-infraestructura también impulsan la expansión de las ciudades y la destrucción del campo que las rodea. Aceleran la contaminación del agua, de los suelos y del aire. Hasta ahora, este ciclo de destrucción ha sido inencontrado con la construcción de mega-autopistas, más gasoductos y más presas. Visibilizar las oleadas de expansión de este tipo de mega-infraestructura en el valle de Puebla permite comprender los periodos de organización y resistencia de los pueblos ante la apropiación capitalista del espacio y los territorios.



El corredor industrial Puebla-Tlaxcala es el tercero más dinámico del centro del país. Su producción crece a un ritmo superior al 10% anual, sin embargo, los trabajadores industriales decrecen a 1% anual, lo que indica las altas tasas de explotación laboral. De sus 9,677 establecimientos industriales, solamente 142 superan los 100 trabajadores, y la mayoría (8,538 establecimientos) no supera los 5 trabajadores. Las Reservas Territoriales, aquellas zonas urbanas que aún no han sido urbanizadas, constituyen las tierras más vulnerables a los proyectos de industrialización y por tanto, junto con las tierras ejidales rurales, son las zonas donde la defensa de la tierra y el agua resulta más próxima y urgente.

Megalópolis del Centro de México. Puebla, y que responde a la conformación de la El corredor industrial formado por el Proyecto Integral Morelos y el Libramiento Poniente de Puebla constituye a nivel local la expansión del corredor Texmelucan-Huejotzingo hacia las tierras agrícolas de la región de Los Volcanes. En términos regionales constituye la articulación de los corredores industriales del Estado de México y Morelos.

En 2000, inició un nuevo proceso de urbanización e industrialización que incluye todo tipo de proyectos: unidades habitacionales, parques industriales, incineradores/basureros, campos de golf, zonas residenciales y turísticas. Todos ellos crecen en torno de dos proyectos que articulan un proceso de despojo que trasciende al valle de Puebla, y que responde a la conformación de la



Población y Tasas de Crecimiento Medio Anual de los Corredores Industriales metropolitanos, 1999-2009	
Corredores Industriales	Producción Personal ocupado (pp)
Corredor Cuautla	1,50
Corredor Toluca-Atlixco	1,47
Corredor Puebla-Tlaxcala-Apizaco	1,086
Corredor Cuernavaca	1,024
Corredor Tlaxcaco	7,33
Corredor Ecatepec	5,07
Corredor Tehuacán	4,15
Corredor Puebla-Tlaxcala-Apizaco	2,758,837
Corredor Cuernavaca	388,564
Corredor Tlaxcaco	380,785
Corredor Ecatepec	4,341,898
Corredor Tehuacán	377,159
Corredor Puebla-Tlaxcala-Apizaco	4,210,086
Corredor Naucapán-Tula	4,620,639
Corredor Tulancingo	225,662
Industria dispersa	454,011
Corredor Zimapan-Ximiquilpan	124,879
Municipios no industriales	214,093
Total Corredores	20,102,304
Total 6 Estados	-0,52

Fuente: Elaboración con base en los Censos Económicos, 1999 y 2009 (INEGI).

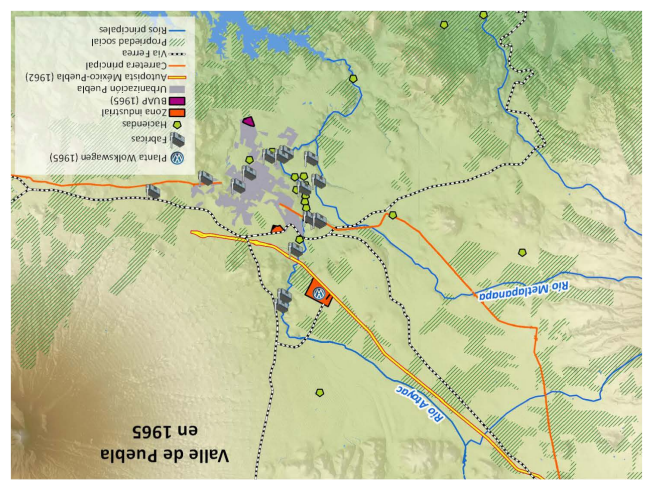
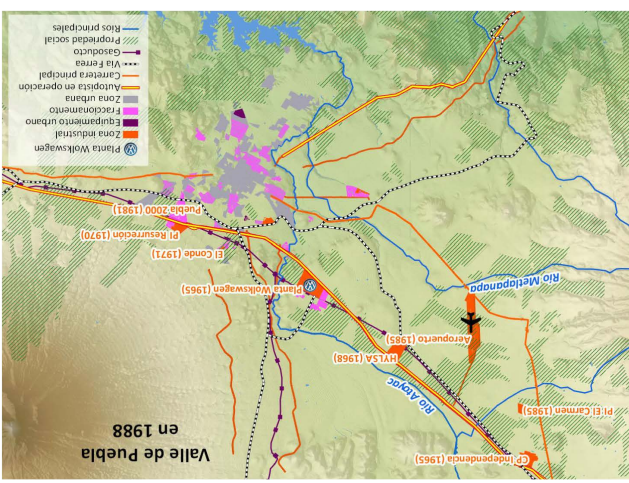
Construcción de Carreteras y Parques Industriales	
Año	Evento
1926	Carretera México-Puebla
1943	Carretera Puebla-Oaxaca
1962	Autopista México-Puebla
1962	Autopista México-Puebla
1962	Autopista México-Puebla
1969	Autopista Puebla-Acatzingo
1970	Carretera Puebla-Tlaxcala
1971	Carretera Puebla-México
1971	Carretera Puebla-México
1975	Carretera Puebla-México
1975	Carretera Puebla-México
1975	Carretera Puebla-México
1976	Recta a Cholula
1985	Ramal Aeropuerto
1985	Ramal Aeropuerto
1988	Autopista Atlixco-Puebla
1991	Autopista Tlaxcalteca-Tlaxcala
1994	Periférico Ecológico
1994	Periférico Ecológico
2003	Autopista Siglo XXI
2004	Autopista Amozoc-Ecatepec
2006	Autopista Arco Norte
1997	Autopista México-Puebla
2002	Libramiento Tlaxcalteca
2002	Libramiento Tlaxcalteca

Fuente: Elaboración con base en Fierro, 2018

A partir de 1985 la expansión industrial se extendió hacia Huejotzingo, donde se construyó el Aeropuerto Hermanos Serdán sobre el ejido de San Pedro Taltengano; y hacia San Pedro Cholula, sobre los ejidos de Santa María Tomantitla, San Andrés Cholula, Cacalotepec, Momoxpan y Tlaxcalancingo. En 1986, las explotaciones y masivas se extendieron sobre 22 municipios y desde 1992, la urbanización sobre terrenos oiales se expandió sin control desatando una ola de asesinatos de ejidatarios y líderes de organizaciones campesinas. La construcción de la Vía Atlixco y la Autopista Puebla-Atlixco en 1988, la construcción de la Reserva Ecológica en 1994 y la creación de la Reserva Territorial Cuetzalcóatl-Atlixco en 1995 articularon los corredores comerciales y los polos educativos y residenciales de la estructura urbana contemporánea, pero también constituyen elementos que facilitan la subordinación y destrucción de todas las tierras agrícolas que permanecen a su alrededor.

El Aeropuerto H. Serdán y la Globalización (1985-2000).

En 1974 la especulación de la tierra fue legitimada con "el derecho del fraccionador a la plusvalía", que aseguraba a las compañías inmobiliarias obtener ganancias por la venta de las tierras intermedias entre los nuevos fraccionamientos y el núcleo de Puebla. Las carreteras construidas en este período, como la Recta a Cholula y la Federal Puebla-Atlixco, son los ejes que articularon la especulación inmobiliaria, la expansión urbana y las formas neoliberales de expansión industrial.



La Vía Volkswagen y la expansión de fraccionamientos (1976-1984)

Ante la crisis industrial, los empresarios poblanos invirtieron sus capitales en las tierras que rodeaban la ciudad de Puebla. Esta etapa comenzó en 1965 cuando se construyó Ciudad Universitaria de la BUAP sobre el ejido de San Baltazar Campeche; en 1970 ocurrió lo mismo con la Hacienda de Santa Catarina Mártir y el campus de la UDLA. Ambos terrenos fueron comprados por la fundación Mary Street Jenkins (con apoyo de la USAID) propiedad del empresario William O. Jenkins, quien invertía en todo lo que generaba ganancias (industria textil, azúcar, cine, autopistas, tierras).

La Autopista México-Puebla y la expansión industrial (1962-1975)

El primer ciclo de expansión industrial del Valle de Puebla inició en 1962 cuando se inauguró la Autopista 5 de Mayo y el Estado impulsó el crecimiento de la industria automotriz. En 1965 nuevas empresas de la industria mecánica, automotriz, siderúrgica, metalúrgica, química, petroquímica y eléctrica desplazaron a la agricultura y la industria textil, articulada por el ferrocarril y la energía hidráulica desde 1873. Sin embargo, la expansión industrial se detuvo durante la profunda crisis económica que se extendió desde 1976 a 1988, sin que en este período la inversión industrial de terrenos ejidales se haya detenido, sino que fue sustituida por una veloz expansión de unidades habitacionales.