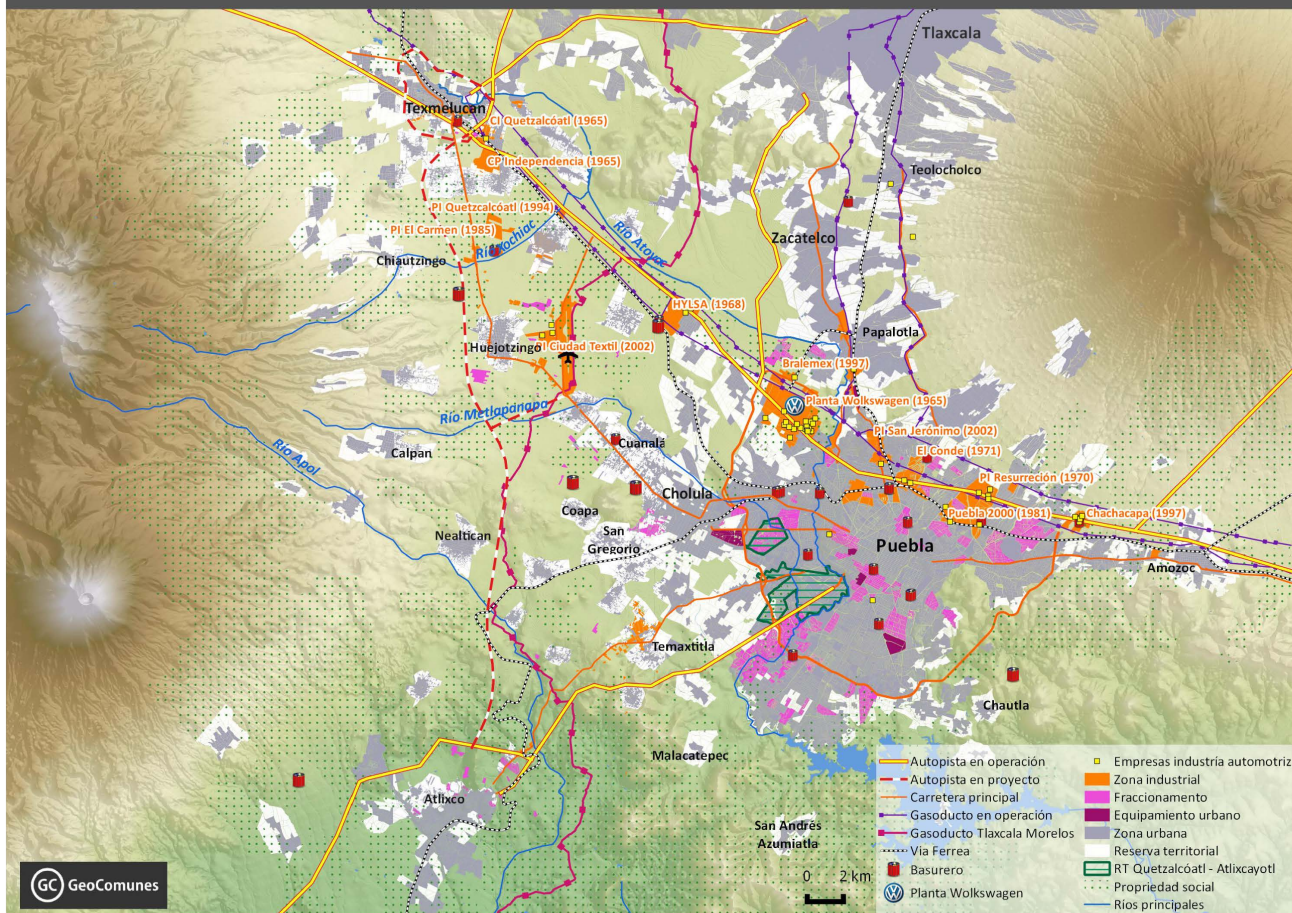


INDUSTRIALIZACIÓN Y RESISTENCIA EN EL VALLE DE PUEBLA



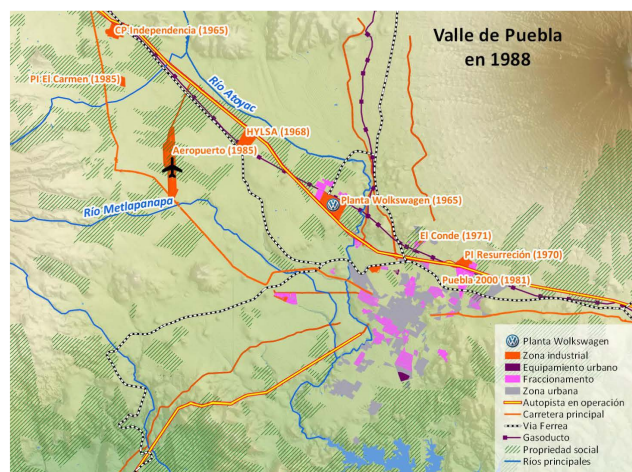
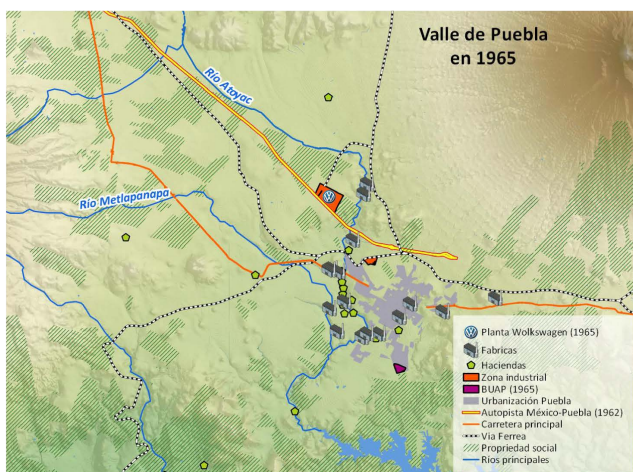
La Autopista México-Puebla y la expansión industrial (1962-1975)

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 ejidatarios de San Lorenzo Almecatla emprendieron una resistencia contra la instalación de la armadora Volkswagen; sus líderes fueron aprendidos y el pueblo engañado por el gobierno, que prometió empleo en la nueva planta y alumbrado público en las calles. Esta historia se repitió en el ejido de San Miguel Xoxtla con la instalación de la planta siderúrgica de HYLSA en 1968 y en San Pablo Xochimehuacan, donde la resistencia contra la expropiación de tierras ejidales y la construcción

del Parque Industrial El Conde inició en 1962 y perduró hasta 1983. Finalmente, la instalación en 1969 de la Unidad Petroquímica Texmelucan y del gasoducto que la comunica con el puerto de Coatzacoalcos, completaron la primera expansión industrial basada en los hidrocarburos dentro del valle de Puebla. Entre 1962 y 1970, las 766 nuevas empresas de la industria mecánica, automotriz, siderúrgica, metalúrgica, química, petroquímica y eléctrica desplazaron a la antigua 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 periodo la invasión industrial de terrenos ejidales se haya detenido, sino que fue sustituida por una veloz expansión de unidades habitacionales.

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 Unversitaria 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).



En 1974 la especulación de la tierra fue legalizada 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 periodo, como la Recta a Cholula y la Federal Puebla-Atlixco, son los ejes que articulan la especulación inmobiliaria, la expansión urbana y las formas neoliberales de expansión industrial.

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

A partir de 1985 la expansión industrial se extendió hacia Huejotzingo, donde se construyó el Aeropuerto Hermanos Serdán sobre el ejido de San Pedro Tlaltenango; y hacia San Pedro Cholula, sobre los ejidos de Santa María Tonantzintla, San Andrés Cholula, Cacalotepec, Momoxpan y Tlaxcalancingo. En 1986, las expropiaciones masivas se extendieron sobre 22 municipios y desde 1992, la urbanización sobre terrenos ejidales se expandió sin control desatando una ola de asesinatos de ejidatarios y líderes de organizaciones campesinas. La construcción de la Vía Atlixcáyotl y la Autopista Puebla-Atlixco en 1988, la construcción del Periférico Ecológico en 1994 y la creación de la Reserva Territorial Quetzalcóatl-Atlixcáyotl en 1995 articulan 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.

Población y Tasas de Crecimiento Medio Anual de los corredores industriales metropolitanos, 1999-2009			
Corredores industriales manufactureros*	Población Total 2010	Personal ocupado (PO)	Producción bruta (PB)
Corredor Cuautla	254.073	0,88	11,50
Corredor Toluca-Atlacomulco	1.958.711	3,19	11,47
Corredor Puebla-Tlaxcala-Apizaco	2.765.837	-1,32	10,86
Corredor Cuernavaca	388.564	2,27	10,24
Corredor Texcoco	380.785	1,40	7,33
Corredor Ecatepec	4.341.898	-1,64	5,07
Corredor Tehuacán	377.159	-4,15	5,67
Corredor Iztapalapa-Ixtapaluca	4.210.086	-0,15	7,22
Corredor Naucalpan-Tula	4.620.639	-1,86	8,26
Corredor Tulancingo	225.662	-0,17	1,34
Industria dispersa	454.011	0,51	5,84
Corredor Zimapan-Ixmiquilpan	124.879	9,70	6,20
Municipios no industriales	214.093	2,65	7,67
Total Corredores	20.102.304	-0,82	8,46
Total 6 Estados		-0,52	8,07

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

Construcción de Carreteras y Parques Industriales		
Cementos Atoyac	1960	Carretera México-Puebla 1926
Planta Volkswagen	1965	Carretera Puebla-Oaxaca 1943
HYLSA	1968	Autopista México-Puebla 1962
CPI Texmelucan	1969	Autopista Puebla-Acatzingo 1969
Resurrección	1970	Carretera Puebla-Tlaxcala 1975
5 de Mayo (El Conde)	1971	Carretera Puebla-Atlixco 1975
CAPU	1979	Carretera Puebla-Huajuapán 1975
Puebla 2000	1981	Recta a Cholula 1976
Central de Abastos	1985	Ramal Aeropuerto 1985
El Carmen	1985	Autopista Atlixco-Puebla 1988
Aeropuerto Hermanos Serdán	1985	Autopista Texmelucan-Tlaxcala 1991
Quetzalcóatl	1994	Periférico Ecológico 1994
C.I. Quetzalcóatl	1995	Autopista Siglo XXI 2003
FINSA	1996	Autopista Amozoc-Perote 2004
Chachacapa	1997	Autopista Arco Norte 2006
Bralemax	1997	Segundo Piso México-Puebla 2016*
San Jerónimo	2002	Libramiento Texmelucan 2016*
Ciudad Textil	2002	Libramiento Poniente

Fuente: Elaborado con base en Flores, 2016



Oleadas de Industrialización y Resistencia 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 incentivado con la construcción de más 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.

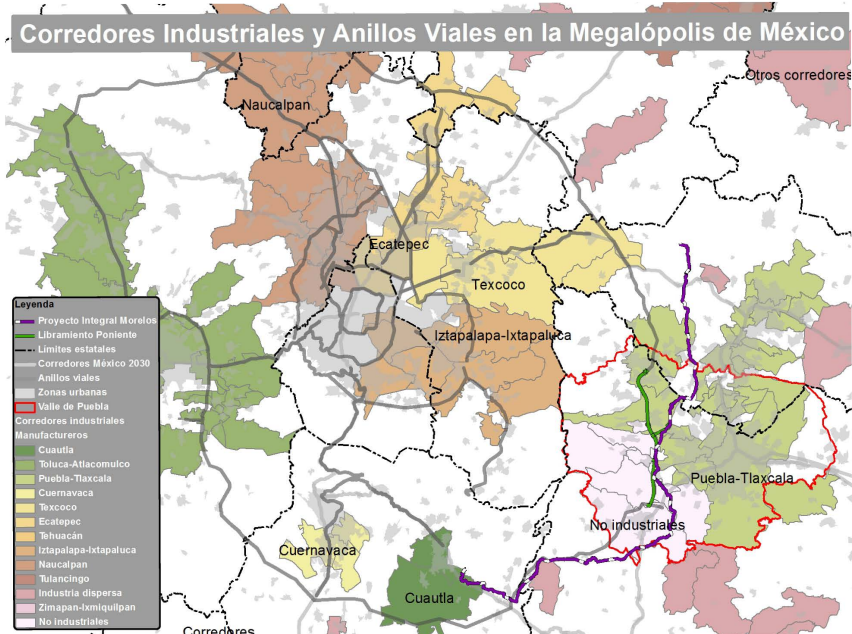
El Proyecto Integral Morelos. ¿La última oleada industrial en el valle de Puebla?

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 Megalópolis del Centro de México.

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.

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.



Elaboración: Colectivo GeoComunes, con base en trabajo de campo y talleres de cartografía con el "Comité en Defensa de la Vida, el Territorio y el Agua de Nealtican (CDVTA)" y el "Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra y Agua, Morelos, Puebla, Tlaxcala (FDTA-PT)" en 2014.
Fuentes: geocomunes.org, INEGI, CONAGUA, Documento Inédito "Impacto socio-ambientales de las autopistas de Puebla".
Fotografía: lacoperacha.org