

Transformaciones y conflictos socio -ambientales en la cuarta Zona Metropolitana de México.

GT15 Medio ambiente, sociedad y desarrollo sustentable

Susana Edith Rappo Miguez¹, Rosalía Vázquez Toriz², Sergio Cortés Sánchez³, Marisela Amaro Capilla⁴, Xóchitl Formacio Mendoza⁵

Resumen

La ponencia reflexiona sobre las transformaciones propiciadas por la expansión capitalista y los conflictos socio - ambientales generados, en la cuarta Zona Metropolitana de México, denominada Zona Metropolitana Puebla – Tlaxcala.

Recoge algunos elementos de la expansión propiciada en las últimas dos décadas y combina resultados de investigaciones finalizadas y en curso, que permiten comprender y evidenciar las actuales dinámicas que se presentan en la región así como los procesos de resistencia al amparo de las acciones de integración regional, bajo la hegemonía estadounidense.

La ponencia lleva implícita la reflexión teórica y la sistematización de las acciones colectivas que diversos pueblos y comunidades han realizado en los últimos años, visibilizando los conflictos que están presentes en las disputas por el territorio.

1- Introducción

La cuarta Zona Metropolitana de México⁶, denominada Zona Metropolitana Puebla – Tlaxcala, (ZMPT) esta compuesta por 38 municipios, de los cuales 18 pertenecen al estado de Puebla⁷ y 20 al estado de Tlaxcala⁸.

¹ Profesor –investigador de la Facultad de Economía de la BUAP, Dra en Economía, 222 2295500 ext 7810, susanarappo@hotmail.com

² Profesor-investigador de la Facultad de Economía de la BUAP, Dra. Desarrollo Rural, 222 2295500 ext7836. rosaliavt@hotmail.com

³ Profesor – Investigador de la Facultad de Economía de la BUAP. Lic. En Economía, 222 2295500 ext 7816 sercorsan@hotmail.com

⁴ Estudiante de la Lic. En Economía, BUAP. mariselaac88@gmail.com

⁵ Estudiante de la Lic. En Economía, BUAP. evetka17@hotmail.com

⁶ Prácticamente todas las definiciones de zonas metropolitanas aluden a un conjunto de municipios contiguos donde se localiza una ciudad principal, generalmente denominada “ciudad central”, cuya área urbana, funciones y actividades trascienden los límites territoriales del municipio que originalmente la contenía e incorpora a otros municipios vecinos, con los que forma un ámbito urbano altamente integrado física y funcionalmente. El *Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006* define a las zonas metropolitanas como “aquellas redes de ciudades, donde los procesos de ‘metropolización’ involucran a ciudades de México y de Estados Unidos de América o ciudades de dos o más entidades federativas, así como aquellas grandes ciudades que tienen más de un millón de habitantes”. Adicionalmente, define como aglomeraciones urbanas a “las ciudades que han tenido procesos de expansión urbana hacia municipios adyacentes en la misma entidad federativa y tienen, en conjunto, una población inferior a un millón de habitantes” (*Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006*, p. 62).

⁷ Los municipios del estado de Puebla son: Amozoc, Coronango, Cuautlancingo, Chiautzingo, Domingo Arenas, Huejotzingo, Juan C. Bonilla, Ocoyucan, Puebla, San Andrés Cholula, San Felipe Teotlalcingo, San Gregorio Atzompa, San Martín Texmelucan, San Miguel Xoxtla, San Pedro Cholula, San Salvador el Verde, Tepatlaxco de Hidalgo y Tlaltenango.

⁸ Los municipios del estado de Tlaxcala son: Ixtacuixtla de Mariano de Matamoros, Mazatecocho de José María Morelos, Tepitla de Lardizábla, Acuamanala de Miguel Hidalgo, Nativitas, San Pablo del Monte, Tenancingo, Teolochocho,

Puebla es uno de los estados del centro –sur de México, cuya ciudad capital y municipio del mismo nombre es base de la cuarta zona metropolitana de México, de acuerdo a la concentración de la población y la generación de valor.

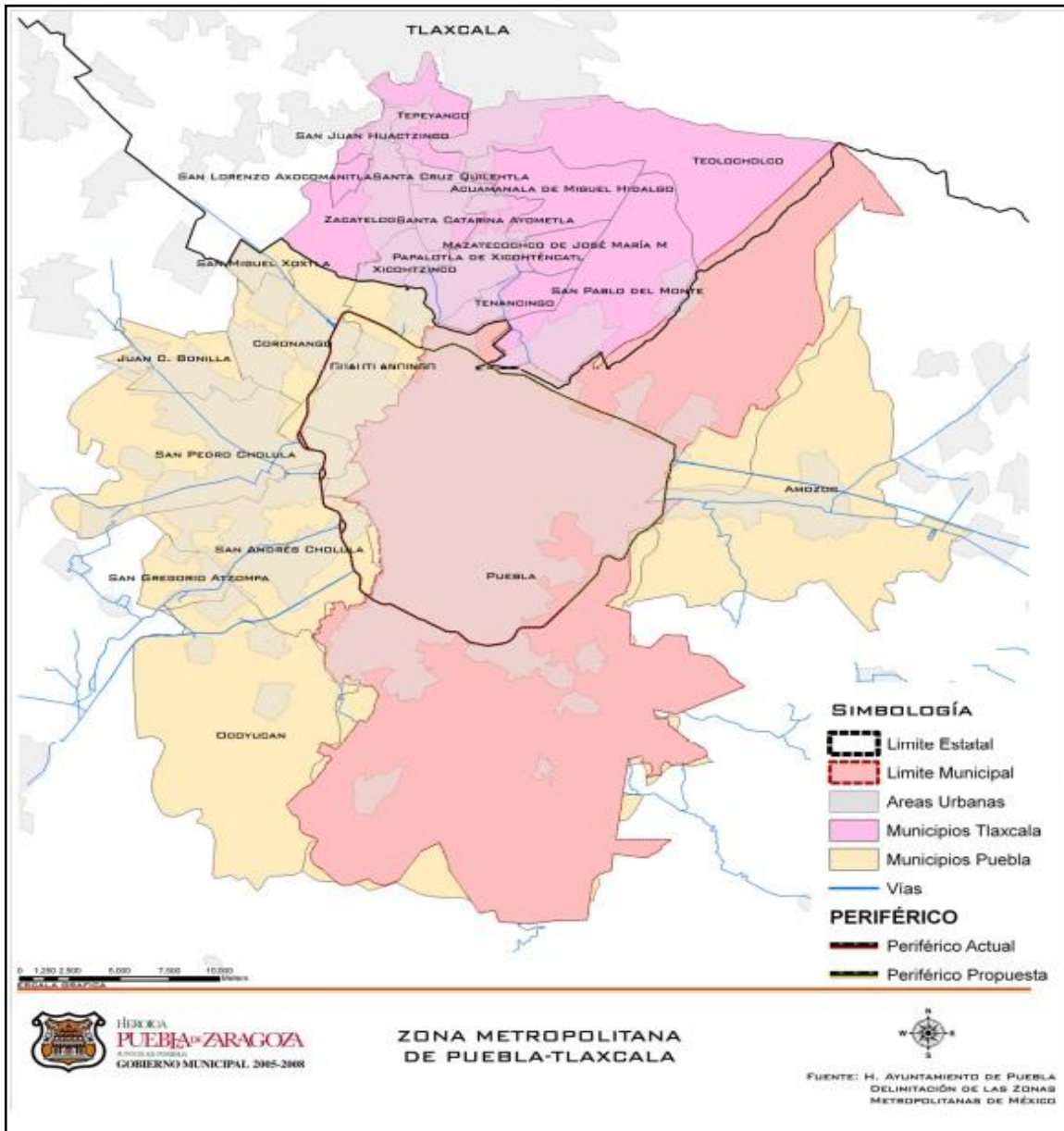


FUENTE: <http://mr.travelbymexico.com/717-estado-de-puebla/>

La Zona Metropolitana de Puebla- Tlaxcala se halla bajo la influencia de principal zona metropolitana del país, la ciudad de México, que encabeza el sistema nacional de ciudades. Tiene una significativa presencia en el área del Golfo de México, constituyendo un punto intermedio de la integración que ejerce la capital hacia Veracruz, Tabasco, Chiapas y Oaxaca.

Zona Metropolitana Puebla Tlaxcala

Tepeyanco, Tetlatlahuaca, Papalotla de Xicohténcal, Xicohtzingo, Zacatelco, San Jerónimo Zacualpan, San Juan Huactzingo, San Lorenzo Axocomanitla, Santa Ana Nopalucan, Santa Apolonia Teacalco, Santa Catarina Ayometla y Santa Cruz Quilehtla.



La zona también es puerta del proyecto Mesoamérica, anteriormente denominado Plan Puebla Panamá⁹ y por tanto, sujeta a fuertes presiones derivadas de la generación de infraestructura que soportan los procesos de integración regional, al amparo de los procesos neoliberales y de globalización, en las últimas décadas.

⁹ El Plan Puebla Panamá y según la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, es un instrumento de cooperación que busca integrar a la región mesoamericana, coordinando esfuerzos y acciones de los siete países de Centroamérica y los nueve estados que integran la región Sur Sureste de México, en la perspectiva de promover el desarrollo integral, así como la integración en aquellos temas que hagan posible que de manera conjunta se creen bienes públicos regionales con el fin de elevar la calidad de vida de los habitantes. el 5 de junio de 2001, se publica en el Diario Oficial de la Federación de nuestro país, la creación de la Coordinación General del Plan Puebla Panamá, Capítulo México

Al igual que en otras zonas de México y de Latinoamérica, la transformación del espacio rural cambió al amparo del crecimiento de las ciudades y de las actividades económicas que van modificando el territorio y desplazando a la población rural. La expansión capitalista, en tiempos de globalización se recrea mediante el avance de nuevos proyectos de infraestructura urbana y carretera, industrial y de servicios que se imponen desde instancias gubernamentales al amparo de la necesidad de mayores inversiones del capital privado, sin tomar en cuenta a las poblaciones y comunidades afectadas, lo que va generando una serie de resistencias y la visibilidad de nuevos conflictos y actores sociales que desde sus territorios y en diversos ámbitos se han organizado para emprender la defensa de su patrimonio, la tierra, el agua y los bosques cuestionando la visión dominante del desarrollo, que los excluye.

2. Un poco de historia para comprender la expansión

El municipio de Puebla cuenta en la actualidad con una superficie de 561.35 km², resultado del decreto del 30 de octubre de 1962 que anexó a la ciudad capital los municipios de San Felipe Hueyotlipan, San Jerónimo Caleras, San Miguel Canoa y San Francisco Totimehuacán, que pasaron a ser juntas auxiliares, así como parte de otros municipios, como son Amozoc; San Andrés Cholula y Cuautlancingo de los Ex-Distritos de Tecali y Cholula, modificando sus límites territoriales y ampliando la superficie municipal de Puebla, propiciando procesos importantes de conurbación y conflictos¹⁰ en el ámbito regional o intermunicipal, que siguen a la fecha sin resolverse.

Ese proceso de integración y ampliación territorial no minó las desigualdades, quizás las profundizó al interior de un mismo municipio, ya que concentró el mejoramiento urbano y de servicios en la zona urbana más consolidada, haciendo más compleja la relación en las periferias, ya que el avance sobre las tierras ejidales¹¹ volvía muy complejo el proceso de expansión y regularización territorial. Además, los pueblos, constituidos por los fundos urbanos de los ejidos que a lo largo de los años perdieron las tierras fueron subsumidos y transformados por la expansión, permitiendo observar diversas y complejas dinámicas de reproducción y fragmentación social, al mismo tiempo que cierto aspectos de las identidades de los pueblos se refuerzan.

En los últimos cuarenta años, en el municipio de Puebla la superficie urbana creció en más de diez veces; para 2005 la superficie estimada era casi el 50 por ciento de la superficie municipal, mientras que durante la década de los setenta, la superficie urbana era de 22.83 Km², representando sólo un 5 por ciento.

El crecimiento anárquico que hoy podemos observar en varias de las zonas que conforman el municipio y el área metropolitana, trató de regularse en algún momento. Los antecedentes como son el “Plan Regulador de la Ciudad de Puebla”, de 1952 publicado por el gobierno del estado, correspondió a un primer intento de zonificación de las distintas funciones de la ciudad. El esquema director de este plan preveía en el noroeste de la ciudad, en los límites de la urbanización programada, una zona industrial que debía ser separada de la urbanización por una zona verde.

La Ley de Fomento Industrial nacional de 1957 puede considerarse como el primer intento de reglamentar la localización industrial, fijando en 10 años el periodo de exención fiscal y creando una comisión de planeación industrial encargada de establecer normas y dictaminar acerca de la

¹⁰ Entre los más difundidos por las disputas políticas que ello ha implicado es el conflicto entre el municipio de Puebla y el de San Andrés Cholula, aunque existen otros que han estado presente en los últimos años, incluso entre municipios de Puebla y Tlaxcala.

¹¹ Hasta 1992, el artículo 27 constitucional en México prohibía la venta de parcelas ejidales, al mismo tiempo que los ejidatarios eran poseedores más no propietarios de sus predios, por lo que la expropiación con base en la utilidad pública era el mecanismo utilizado para la construcción de todo tipo de proyectos de infraestructura y equipamiento urbano. El avance de la ciudad sobre los ejidos y la baja rentabilidad de la actividad agrícola propiciaban también la lotificación y venta de parcelas por los propios ejidatarios, en un marco de ilegalidad, que al mismo tiempo modificaba la geografía local.

conveniencia de la localización, fue retomada por el Plan de de Mejoramiento Urbano en 1959, que incorporó el proyecto de la autopista México –Puebla, que debía pasar al norte de la ciudad. En ese nuevo plan, la zona industrial se encontraba a orillas de la autopista y al norte de la misma, a lo largo en todo su recorrido en el límite de la ciudad.

En 1962 se inaugura la autopista México-Puebla; entre 1963 y 1968, se construye el ramal de la carretera a Veracruz, instalándose en el municipio de Puebla o en circunvecinos grandes empresas como Cementos Atoyac, Volkswagen e HYLSA, Polímeros de México, Parke Davis, Federal Mogul, el Complejo Petroquímico Independencia. De 1970 a 1975, se concreta la expansión manufacturera de mayor auge, que finalizó en un proceso de crisis y reestructuración en los ochenta; dándose una gran expansión física y de modernización industrial que estimuló y lo sigue haciendo el desarrollo de nuevas actividades comerciales y de servicios, modificándose la producción manufacturera basada en la industria de alimentos y los textiles, surgiendo nuevas ramas que pronto se convertirían en las más dinámicas, como la automotriz, propiciando un proceso de diversificación y la propia expansión del sector terciario.

Diversos aspectos contribuyeron para ese proceso de industrialización entre los que destacan: a) la creación de infraestructura carretera, la autopista México a Orizaba, se transformó en un gran detonante; b) la disponibilidad de mano de obra calificada y no calificada; c) la infraestructura existente para la conducción y el abastecimiento de energéticos, mediante el tendido de la primera red de energía eléctrica que incluía a Puebla , y el gasoducto de PEMEX, en San Martín Texmelucan; d) el suministro de agua potable para la industria proveniente de los mantos acuíferos de la Malinche y e) una política abierta de fomento industrial mediante la emisión de leyes y decretos que propiciaron la construcción de conjuntos, parques y corredores industriales. (Salazar, 1985)

En el periodo 1960 -1980 se vivieron procesos intensos de urbanización/ industrialización, concentración y modernización, donde la economía poblana se integra tardíamente al modelo sustitutivo de importaciones, experimentando un auge de la economía en general y consolidándose el modelo basado en la manufactura, pasando en la siguiente década a un proceso de crisis y estancamiento, que se resolverá hasta los noventa como una cierta recuperación parcial, como parte de las dinámicas de la economía nacional y la instauración de un nuevo modelo, basado en la maquila y en la flexibilización laboral, que mostrará posteriormente su vulnerabilidad al igual que en el conjunto de la economía nacional.

En la actualidad la urbanización y conurbación de las zonas programadas hace cuarenta años como industriales genera nuevos y complejos procesos, por ejemplo el asentamiento de nuevas colonias en la actualidad ya consolidadas sobre y/o a muy corta distancia de los ductos de Pemex, o empresas de muy alto riesgo por los químicos que producen cercanas a la mancha urbana, lo que genera nuevos riegos, colocando a la población frente a nuevas vulnerabilidades.

La expansión propició el crecimiento de la población total del municipio de Puebla y su área metropolitana, así como de la mancha urbana. En 1970, el municipio contaba con poco más de 500 mil habitantes, para 2010 se ubica alrededor de 1 millón 600 mil habitantes y para este mismo año la Zona metropolitana Puebla Tlaxcala concentra cerca de 2.7 millones de personas en los 38 municipios de ambos estados.

3. Otra cara de la expansión

En el estado de Puebla y su zona metropolitana, el proceso de expansión y el desarrollo urbano industrial ha estado basado en la expropiación de la tierra a los campesinos. Tan sólo Volkswagen de México implicó la afectación de 196 hectáreas de los campesinos de San José Almecatla¹², en el

¹² El ejido de San José Almecatla fue dotado de una superficie de 396 hectáreas, según la Resolución Presidencial del 14 de julio de 1923; el 7 de octubre de 1936 tuvo ampliación de tierras de 30 hectáreas 75 centiáreas beneficiando a 200

municipio de Cuautlancingo (Periódico Oficial núm. 32, Decreto del 22 de abril de 1975); después, 86.68 hectáreas de San Francisco Ocotlán, municipio de Coronango (Periódico Oficial núm. 25, Decreto del 21 de septiembre de 1982), y finalmente, 26.52 hectáreas en La Trinidad Sanctorum, también en el municipio de Cuautlancingo (Periódico Oficial núm. 25, Decreto del 24 de septiembre de 1985). Por su parte, para la construcción del parque industrial Quetzalcóatl se tomaron 500 hectáreas (Periódico Oficial núm. 45, Decreto del 26 de noviembre de 1982), lo cual afectó la producción de campesinos de Huejotzingo, Juan C. Bonilla y San Martín Texmelucan. Con la construcción del aeropuerto internacional Hermanos Serdán que inicia en 1984 y se prolonga hasta 1986, también en Huejotzingo, prácticamente se acabó con los cultivos de esa región (y además la ciudad no se internacionalizó)". (Patiño, 2005:129-130)

En los noventa y en el marco de transformaciones a la legislación agraria y al artículo 27 constitucional, se da una nueva expansión urbana en Puebla basada ahora en actividades comerciales y de servicios, ocupando áreas agrícolas, de propiedad ejidal y privada, constituyendo nuevas reservas territoriales y una multiplicidad de conflictos. El discurso del mayor desarrollo o la generación de empleos, como las causas de "utilidad pública", se deslegitimaron como discurso oficial frente al devenir de la economía y frente al despojo, evidenciando aún más los procesos de resistencias.

Según estimaciones, en el período 1982-1990, el 50% del crecimiento urbano se da masivamente sobre tierras ejidales; en 1982 estas representaban el 11% del área urbana de la ciudad. En 1990, alcanza el 22% de los 130 km² con que contaba la mancha urbana en ese año; en el año 2000, en el Plan de Desarrollo Municipal se reconoce la existencia de 180 asentamientos irregulares o en proceso de regularización cuya superficie asciende a 76.1 km², representando el 35% del área urbana total, de los cuales 42.0 km² (55%) están sobre terrenos ejidales; el resto de la superficie (34.1 km²) se sitúan sobre suelo de régimen privado (PDUCP, 1999).

En 1992, la expropiación de tierra de los ejidos de San Bernardino Tlaxcalancingo, Santiago Momoxpan, San Andrés Cholula, La Trinidad Chautenco y de los vecindados de la Colonia Ampliación Concepción Guadalupe –ubicados a escasos 8 kilómetros al poniente de la ciudad de Puebla- se destinaron, además de la especulación, para la construcción de la Vía Atlixcayolt y el corredor universitario, comercial y residencial Angelópolis - La Vista.

El proyecto Angelópolis¹³, construido teniendo como base la expropiación señalada, consideró como acción prioritaria el abastecimiento de agua¹⁴ al municipio de Puebla y lo que serían sus áreas de expansión. Las acciones más inmediatas en ese momento fueron, en 1994, la perforación de nuevos pozos para la extracción de agua del subsuelo en Nealtican y San Francisco Ocotlán y Acuexcomax.

ejidatarios. Sufrieron una serie de expropiaciones para dotar a la zona de infraestructura para la actividad industrial así como para el asentamiento de plantas industriales.

¹³ El Proyecto Angelópolis para resolver la escasez de agua del municipio de Puebla, planteó extraer agua de Nealtican, Coronango, San Pedro Cholula, Xoxtla y Cuautlancingo, estableciendo acuerdos con las presidencias municipales para la perforación de 48 pozos. Los dos primeros municipios fueron los seleccionados en primera instancia por tener mantos acuíferos disponibles de alta calidad, susceptibles de rápida explotación y geográficamente cercanos, lo cual abarataba los costos de la transportación. Se perforarían 15 pozos con profundidades de 300 metros cada uno, que permitirían obtener 1000 litros por segundo.

¹⁴ La estrategia hidráulica neoliberal que se operó por el estado mexicano, en la década de los años ochenta, a través del proceso de descentralización, de privatización y de una cierta participación ciudadana, determinó en gran medida el desarrollo y actual perfil del modelo de gestión de los servicios de agua potable y saneamiento dominante a nivel nacional, cuyo soporte tecnológico es el aprovechamiento de las aguas subterráneas (mediante pozos profundos, líneas de conducción y re bombeo), que privilegia los factores de oferta sobre los de la demanda, aumentando la oferta a través de la extracción de más y más agua y de la creación de nueva infraestructura hidráulica.

Dicho modelo desigual y depredador ha propiciado una cada vez más baja disponibilidad de agua; ha profundizado su injusta y mala distribución; el deterioro, contaminación y abatimiento de los acuíferos; ha puesto en riesgo la sustentabilidad hídrica y por ende el desarrollo económico y social de las ciudades. (López, 2011)

El abastecimiento a la ciudad y su zona conurbada proviene de las aguas subterráneas del acuífero del Alto Atoyac y en menor medida de la potabilización de aguas sulfurosas a través de 193 pozos profundos que opera el Sistema Operador de los Servicios de Agua Potable y Alcantarillado del Municipio de Puebla (SOAPAP)¹⁵, dispersos en la mancha urbana y localidades conurbadas y agrupados por zonas de producción conocidos como *Sistemas*. El sistema Xoxtla abarca las zonas norte, norponiente y centro de la ciudad de Puebla con 70 pozos profundos.

El sistema Nealtican comprende en su mayor parte la zona suroriente y sur de la ciudad con 62 pozos; el sistema Clavijero cubre principalmente la zona oriente de la ciudad y cuenta con 52 pozos; y finalmente el Sistema Malintzi en Amozoc con 7 pozos.

Del total del volumen extraído, el 43.46 por ciento corresponde principalmente a la zona del Sistema Xoxtla con el 36 por ciento de los pozos; el 30.41 por ciento a la zona del sistema Nealtican con el 32 por ciento de los pozos y al de Clavijero el 26.13 por ciento, con el 27 por ciento de los pozos. De los 193 pozos, 55 se encuentran ubicados en localidades de 9 de los municipios conurbados a la ciudad de Puebla, lo que representa el 28.5 por ciento del total de pozos que aportan el 39 por ciento del volumen total de agua extraída (SOAPAP, 2010).

A medida que se han ido agotando las fuentes locales de las que dependía la parte urbana más consolidada, se han perforado nuevos pozos ante el incremento de la demanda, que ha implicado una serie de conflictos por el agua ante lo que las comunidades consideran un despojo y prevaleciendo una contradicción expresada en el abastecimiento de agua para las ciudades frente a la falta de infraestructura para abastecer a las comunidades, que generalmente deben organizarse y presionar mediante acciones colectivas para obtener el agua para sus comunidades.

Por ello, los conflictos por el agua en el valle de poblano – tlaxcalteca, surgen de los procesos de reorganización territorial, impulsados desde los noventa por acciones gubernamentales sintentizadas en el Proyecto Angelópolis, entre otros y que significaron la extracción de agua de municipios y comunidades de la zona metropolitana.

4. Profundización de los proyectos y las resistencias, desde el 2000

En los últimos años la ampliación de la infraestructura carretera ha sido significativa, reflejando un proceso de reorganización territorial y de integración regional para el libre tránsito de mercancías. Puebla y su zona metropolitana, por su ubicación, no ha estado exento de ello y por consiguiente hemos conocidos diversos proyectos carreteros que buscan detonar a partir de la ampliación de la red de carreteras, nuevos desarrollos inmobiliarios y de negocios.

Durante el sexenio de Ernesto Zedillo, en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000, se planteaba impulsar el desarrollo de las 100 principales ciudades intermedias de la nación mediante la construcción y el fortalecimiento de siete “corredores prioritarios para la integración urbano regional”.

La función de estos corredores sería la de articular las regiones del sur del país, abastecedoras de materias primas, con los puntos de demanda en el norte. Asimismo funcionarían como puentes terrestres a través de los cuales se vincularían los circuitos comerciales del centro y este de Estados Unidos (donde se concentra el 80% de su actividad económica) con la Cuenca del Pacífico. (Barreda, 2001)

¹⁵ El actual Sistema Operador de los Servicios de Agua Potable y Alcantarillado del Municipio de Puebla (SOAPAP), fue creado como Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, por Decreto del Congreso del Estado de Puebla, publicado en el Periódico Oficial del Estado el día 28 de diciembre de 1984, con el objeto social de “realizar todas las actividades y actos jurídicos encaminados directa o indirectamente a la prestación de los servicios de agua potable, drenaje, alcantarillado y saneamiento de aguas residuales y su reúso” (GEP, 1984).

El gobierno mexicano ha encaminado sus esfuerzos en materia de desarrollo, durante los últimos años, a la reestructuración del espacio nacional a través de la promoción y consolidación de parques industriales con corredores de transporte que favorezcan la interrelación y difusión de las redes y cadenas económicas productivas.

El hecho de que estos corredores se configuren como líneas de transporte provoca que las ciudades intermedias se vuelvan aptas para desarrollar industrias de ensamble, ya que el traslado de mercancías es más barato si éstas se trasladan desarmadas y en el proceso se encuentra mano de obra barata para su confección.

Colindante al área analizada, se intentó desarrollar a partir del 2000, uno de los primeros proyectos, el denominado Proyecto Millenilum, que darían inicio a los trabajos enmarcados en el Plan Puebla Panamá. Dicha propuesta formaba parte de las acciones a desarrollar como parte del corredor Veracruz-Acapulco, el cual pretende vincular a las ciudades de Veracruz, Córdoba, Orizaba, Puebla, Atlixco, Cuautla, Iguala, Chilpancingo, y Acapulco a través de una carretera interoceánica. Este corredor que conecta el Golfo con el Pacífico se encuentra asentado en una región con alta densidad de población, donde existe mano de obra con experiencia y cierto nivel de calificación para el trabajo industrial y donde además se registra como en otras zonas niveles de marginación alto, lo que permite que la mano de obra pueda ser pagada a muy bajo costo.

Si bien el proyecto Milenium frente a la organización y resistencia de los pueblos se canceló, la concepción que estuvo detrás del mismo se mantiene, al igual que otras obras de infraestructura que responden al proceso de integración regional de América del Norte, bajo la hegemonía norteamericana. En 2007, el gobierno de Puebla informó la creación del proyecto de recinto fiscal, intermodal y logístico “La Célula”, en la zona de Oriental, que cuenta con todos los elementos para instituirse como un agente real y potencial de desarrollo en toda la región sur y sureste del país. “La Célula” es un puerto interior de carga y descarga ubicado entre Oriental y Tepeyahualco, que cuenta con terminal intermodal, lo cual significa que se podrá realizar todo tipo de transportación de carga y demás actividades de puerto seco. Oriental es un lugar enclavado entre una serie de carreteras que convergen y son paso obligado del puerto de Veracruz a la ciudad de México y con la inauguración en días pasados de la autopista México Perote, se incrementaron más sus ventajas, pues convergen los caminos del norte al sureste y del Golfo de México al Pacífico. En 2012, conocimos de la decisión de Audi de instalar su planta automotriz en el municipio de San José Chiapa, perteneciente a la zona de Oriental, coincidentemente, para lo cual el actual gobierno estatal encabezado por Rafael Moreno Valle, negoció y compró las tierras ejidales a muy bajo precio.

Por otra parte, en el mes de agosto de 2008, inicia otro conflicto; cuando el gobierno poblano, encabezado por Mario Marín Torres, otorgó una concesión directa, sin licitación pública por 30 años, a la empresa española OHL, para la construcción y operación de un proyecto carretero de peaje, denominado “Libramiento Norte de la ciudad de Puebla”. Este proyecto carretero de 35 kilómetros de longitud y al menos 40 metros de ancho, atravesaría los municipios mencionados, afectando tierras ejidales, pequeñas propiedades, viviendas y zonas de escurrimiento de aguas y la recarga de acuíferos para el abastecimiento de la ciudad de Puebla, provenientes del volcán La Malinche.

La justificación oficial para la construcción del libramiento, hablaba de “resolver el congestionamiento vial de la carretera federal México- Veracruz”, a su paso por la capital de Puebla, así como “detonar la cuarta zona metropolitana del país”, definiendo el trazo zonas destinadas a la instalación de corredores industriales, habitacionales, comerciales y residenciales de lujo.

Un mes previo los pobladores de las comunidades afectadas se enteraron por declaraciones de Valentín Meneses Rojas, Secretario de Gobernación del estado de Puebla, que la empresa española OHL, había presentado al gobierno estatal el proyecto, en un estudio de mercado y con ello se había “ganado” por asignación directa la concesión para poder construir y explotar durante 30 años el derecho de vía, con el cual proyectaba obtener ganancias por 22 mil 700 millones de pesos. Situación que se presentaba sin

que los habitantes de pueblos y colonias afectados por el trazo fueran tomados en cuenta, ya que en ningún momento consintieron que en sus tierras se llevara a cabo la construcción del Libramiento Norte.

A partir comienzan de ahí los agravios, afirman, como habitantes afectados “nunca fuimos notificados ni escuchados conforme a derecho, lo que nos dejó en estado de indefensión. “Fue hasta que las comunidades de La Resurrección y San Sebastián Apararicio, nos informaron que topógrafos, ingenieros, personal del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), acompañados por Oscar Bermejo y otros delegados de la Secretaría de Gobierno, comenzaron trabajos de desmonte de terrenos de cultivo y árboles, con la finalidad de realizar los trazos del Libramiento Norte, sin permiso de autoridades correspondientes, ni los legítimos dueños de los predios”. También “ nos enteramos que en varias comunidades de San Francisco Ocotlán y Amozoc”, había comenzado la compra de terrenos a los ejidatarios y pequeños propietarios, a razón de 3 pesos por metro cuadrado, precio absurdo comparado con el precio real comercial.

Los terrenos fueron invadidos y como habitantes de la zona del trazo, fuimos constantemente hostigados y amenazados para vender, bajo la amenaza de expropiación.

La respuesta social fue la constitución del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra y el Agua en la Región Malinche, que es la respuesta y acción colectiva frente a los hechos y las intenciones del gobierno de Puebla y las empresas de buscar sin mayor información de despojarlos de su patrimonio y su modo de vida.

A partir de 2009, relatan, comenzamos a demandar a las autoridades de Puebla y Tlaxcala, a) información completa y oficial sobre el proyecto; b) la realización de una verdadera consulta pública (no amañada, detallada y tanto veraz como con información verificable) con todos los pobladores de las comunidades afectadas, en asamblea pública, abierta y general, no en lo individual y con la presencia de los medios informativos, para garantizar nuestro derecho al ejercicio del consentimiento previo e informado y a la autodeterminación y c) la cancelación total del proyecto tomando en consideración que la región del volcán La Malinche y sus alrededores sirven como pulmón y regulador climático para el valle de Puebla y Tlaxcala, al mismo tiempo que sus barrancas y escurrimientos alimentan la cuenca del río Atoyac, los acuíferos que abastecen a la ciudad de Puebla y riegan las tierras de cultivo de los campesinos de la zona.

En 2009 también iniciaron procedimientos de queja ante las Comisiones Estatales de Derechos Humanos de Puebla y Tlaxcala y la Comisión Nacional de Derechos Humanos, aunque ninguna de las quejas derivó en recomendación alguna para los gobiernos, ni siquiera afirma, para que nos proporcionaran información, por el contrario intentaron disuadirnos de la oposición al proyecto.

El gobierno de Tlaxcala nunca dio respuesta a la solicitud de información sobre un convenio de colaboración con Puebla, siendo que varias comunidades tlaxcaltecas serían afectadas. Con excepción de San Pablo del Monte, todos los gobiernos municipales por donde pasaría el Libramiento apoyaron su construcción, sin el aval de los habitantes, presionando y amenazando a los afectados.

Durante 2010, uno de los representantes del Frente fue cooptado por el gobierno y por tanto se separó del mismo, firmando un escrito de desistimiento de la queja que habíamos iniciado ante la Comisión Estatal de Derechos Humanos de Puebla.

En su momento el Frente denuncia esta situación y logra rearmarse, manteniendo la demanda central de cancelación del proyecto.

Los procedimientos y permisos que se gestionaron para llevar a cabo el proyecto Libramiento Norte, fueron a modo, ilegales, deficientes, irregulares, corresponden a reformas que benefician a las empresas, como la que realizó la LVII del Congreso del estado de Puebla al reformar la Ley de Expropiación en su artículo segundo, en cuanto a señalar que como causa de utilidad pública en su fracción XIX, “ la construcción de obras de infraestructura pública y la prestación de servicios

públicos, que requieran de bienes inmuebles y sus mejoras, derivada de concesión, de contrato o de cualquier acto jurídico celebrado en términos de las disposiciones legales aplicables....”.

Reforma que fue el preámbulo para justificar el Decreto de Utilidad Pública, publicado en el Periódico Oficial del Estado, el 31 de diciembre de 2010.

Otro ejemplo, es la evaluación que hace la Secretaría de Medio Ambiente (Semarnat), en la Manifestación de Impacto Ambiental, la cual presenta una serie de irregularidades. Se menciona por ejemplo que “ no se manifiesta presencia humana significativa”, siendo que en la zona del trazo habitan más de 10 mil personas, omite mencionar a las comunidades de Tlaxcala, que afectaría el trazo carretero; no contempla que dada la Red hidrográfica del área de estudio, la gran cantidad de cruces debió ser considerado, entre otros aspectos.

Proyectos que hoy parecen puntuales, desarticulados y que en sí mismo pueden resolver necesidades locales o regionales, como sería la de agilizar la circulación de la autopista Puebla –México, en la zona industrial, tienen en su base una articulación más amplia, rebasando el plano nacional, que incluye otro tipo de proyectos y de conexiones.

En el caso de la ciudad de Puebla y su zona metropolitana, la construcción del libramiento se enfrentó a la resistencia de las comunidades afectadas, 30 pueblos, comunidades y barrios colindantes con el volcán “La Malinche” y que pertenecen a la conurbación de Puebla y Tlaxcala, en los municipios de Amozoc, de Mota, Puebla, San Juan Cuautlancingo, San Miguel Xoxtla, Santa María Coronango y Acajete, en el estado de Puebla y San Miguel Tenancingo y San Pablo del Monte, en el estado de Tlaxcala.

Si bien el 9 de mayo de 2012, el actual gobierno de Rafael Moreno Valle, publicó en el periódico Oficial del Estado de Puebla, el acuerdo conjunto de los titulares de las Secretarías de Administración y Finanzas por el que declaran por causa de utilidad pública el rescate de la concesión otorgada el siete de marzo de 2008, a Autovías Concesionadas OHL, S.A. de C.V. para la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento del Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla, debido a la ilegalidad en que fue otorgada la concesión del proyecto carretero a OHL, por falta de licitación, no se ha decretado la cancelación definitiva y formal del proyecto. Además, sigue vigente el decreto de utilidad pública y existe la posibilidad de que el gobierno poblano otorgue del proyecto a otra empresa ni se ha resuelto la situación de personas defraudadas por las empresas Quila y Alter, las cuales eran operadores de OHL para adueñarse de los predios.

Legalmente OHL, tramitó un amparo para que se le restituya la concesión o en su defecto le pague una indemnización por más de 650 millones de pesos.

Es decir, en estos momentos hay un tiempo de espera, y el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra y el Agua. Región Malinche, organización que se constituye como federación de pueblos para enfrentar la imposición del proyecto, que busca la cancelación del proyecto.

5. Algunos elementos para concluir

- En Puebla existen hoy una gran cantidad de conflictos, algunos datan de años atrás, cuando la expansión capitalista basada en la manufactura y la urbanización en la entidad permitió la generación de la zona industrial, a partir de la construcción de la autopista México-Puebla-Veracruz y la generación de nuevas zonas urbanas para el asentamiento de la creciente población y de las actividades productivas. En los noventa y al amparo de los procesos de liberalización una nueva expansión basada en actividades de comercio y servicio, así como nuevos desarrollos inmobiliarios, desde lo popular hasta los residenciales de lujo con club de golf incluido, se hizo presente, En la última década, se agregan nuevos conflictos asociados a los llamados procesos de conectividad, que involucran a Puebla como punto de tránsito entre el Pacífico y el Golfo de México, puerta hacia el sur sureste mexicano y del Plan Puebla Panamá,

hoy incitativa Mesoamérica. Los conflictos que mencionamos son algunos de los más evidentes por las resistencias y movilizaciones generadas. Pero en los últimos tres años se han evidenciado otros, por ejemplo la propuesta de las ciudades rurales, que para ejemplo está Chiapas y los proyectos mineros a cielo abierto, los gasoductos, las hidroeléctricas, etc. que plantean nuevos desafíos, más cuando lo que está presente es lo que hemos denominado patrón de despojo que se gestiona desde las instituciones donde:

- se pregona el desarrollo y la generación de empleo como justificación.
- Se proyectan obras como si los territorios fueran espacios no ocupados y la población no existiera o tuvieran la obligación de aceptar la visión gubernamental en aras del “bien común” y abandonar la zona.
- La información fluye a cuenta gota, no hay transparencia sobre el proyecto. Los afectados observan a funcionarios y empleados en predios de su propiedad, midiendo, marcando, destruyendo cultivos y por tanto emprenden una acción de resistencia. Se movilizan y organizan, su vida se transforma en defender su patrimonio y su forma de vida.
- Comienza el amedrentamiento y presión para que ejidatarios, colonos y propietarios vendan sus tierras, finalmente se da la declaratoria de “utilidad pública” como base de la expropiación, se modifican leyes y se enarbola siempre el desarrollo. Los precios que les ofrecen a los afectados son sumamente bajos, que se traducen en despojo y siempre se busca dividir las posiciones de resistencia, comprando a líderes que traicionan los intereses colectivos o encarcelando a otros con el fin de que su liberación implique la aceptación del proyecto. En muchos casos se impone el despojo frente a la resignación y resentimiento de los pueblos.

Bibliografía

Abortes, Gilberto *et Atl.* (2007) La construcción de resistencias en un mundo global. Universidad Autónoma de Coahuila y Plaza y Valdés Editores. México, 219 p.

Bartra Armando (2001) (coord.) Mesoamérica. Los ríos profundos. Alternativas plebeyas al Plan Puebla-Panamá. Instituto Maya, El Atajo Ediciones, RMALC, Fomento Cultural Educativo, Equipo Pueblo, A.C., CASIFOP, A.C., ANEC, CCECAM, SEMAPE CEN-PRD. México. 373 pp.

----- (2003) Cosechas de Ira. Economía política de la contrarreforma agraria. Itaca, Instituto Maya. México. 131 pp.

----- (2005) El movimiento campesino mexicano entre dos siglos. En ALASRU, Análisis latinoamericano del medio rural. Núm. 2 Diciembre 2005, pp.43-84

Harvey, David (2004) El "nuevo" imperialismo. Sobre reajustes espacio-temporales y acumulación mediante desposesión. En Revista Herramienta No. 27, diciembre 2004

<http://www.herramienta.com.ar/modules.php?op=modload&name=Search&file=index>

Latouche Serge (2007) Sobrevivir al desarrollo. De la descolonización del imaginario económico a la construcción de una sociedad alternativa. Icaria. España. 110 pp.

Patiño Tovar Elsa (2004) Periferia poblana: la desigualdad del crecimiento. México. Papeles de Población, octubre-diciembre, número 042, Universidad Autónoma del estado de México.

Piñeiro, Diego E. (2004) En busca de una identidad: la acción colectiva en los conflictos agrarios. Buenos Aires, CLASO, 325 p.

Rappo Susana y Rosalía Vázquez (2006) La construcción del desarrollo sustentable en la región centro oriente de Puebla. BUAP. México, 268 p.

Rappo Susana, (2008) Del Plan Puebla Panamá al Proyecto Mesoamérica, IV Coloquio Internacional de la Sociedad de Economía Política y Pensamiento Crítico Latinoamericano (SEPLA) llevada a cabo en Buenos Aires

Rappo Miguez Susana, Rosalía Vázquez Toríz y José Antonio Sánchez (2010) Acumulación por desposesión: resistencias e impactos socioeconómicos de la disputa de los recursos naturales en Puebla, México. Ponencia presentada en el VIII Congreso Latinoamericano de Sociología Rural, América Latina: realineamientos políticos y proyectos en disputa. Recife, Pernambuco - Brasil

15 al 19 de noviembre de 2010

Rodríguez Wallenius Carlos (2005) Las luchas ciudadanas en municipios rurales. Reflexiones en torno a la construcción de la democracia y el desarrollo local. En Arturo León (coord.) Los retos actuales del desarrollo rural. UAM, México, pp. 249-264.

----- (2005) La disputa por el desarrollo regional. Movimientos sociales y constitución de poderes locales en el oriente de la Costa Chica de Guerrero. CESEM, Plaza y Valdés Editores, México, 305 p.

Rubio García, Ana (2004) Perspectivas Teóricas en el estudio de los movimientos sociales. En "Circunstancia" Número 3, enero 2004. Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. www.ortegaygasset.edu/circunstancia/numero3/art4_imp.htm

Seoane, José (2006) Movimientos sociales y recursos naturales en América Latina: resistencias al neoliberalismo, configuración de alternativas. En Revista OSAL. CLASO

Zibechi, Raúl (2003) Los movimientos sociales latinoamericanos: tendencias y desafíos. En Revista OSAL. CLASO.

Zibechi, Raúl (2005) Un mundo otro, nuevo y diferente. Revista ALAI. 16 de febrero de 2005.