

IMPACTO SOCIO-TERRITORIAL ANTE LA INSTALACIÓN DE AUDI EN PUEBLA:

Ciudad Modelo

Norma Leticia Ramírez Rosete

Doctora en Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio por la Universidad de Valladolid, España (UVA).
Profesora investigadora de tiempo completo y Coordinadora del Doctorado en Procesos Territoriales
de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México (BUAP).

RESUMEN

A principios del siglo XXI el ser humano toma conciencia del deterioro medioambiental y la transformación de los usos y destinos del suelo a causa de la expansión y crecimiento irracional de las ciudades. En este sentido, las políticas urbanas que avalan los programas y proyectos urbanos con la justificación de impulsar un crecimiento orientado a un “desarrollo sostenible” de los municipios más vulnerables del Estado de Puebla, representan solo los intereses de ciertos grupos. El objetivo de esta investigación es describir el proceso de expansión urbana en la zona agrícola del municipio de San José Chiapa y su contexto inmediato, cuyo detonante es el establecimiento de la empresa Audi, así como el impacto de nuevas áreas no funcionales en la fallida Ciudad Modelo, cuya finalidad es atraer inversión extranjera ser competitiva dentro del mercado global. Sin embargo, este proceso de expansión urbana constituye uno de los problemas más agudos que enfrenta el desarrollo de la sociedad, siendo necesario analizar estas nuevas centralidades que transforman el uso del suelo y agudizan la especulación y conflictos sociales, donde la tendencia de ciudad difusa a través de redes de comunicación nos conduce a una nueva forma de entender a la ciudad.

Palabras clave: *expansión urbana, proyectos urbanos, conflicto social*

ABSTRACT

At the beginning of the 21st century, the human being becomes aware of environmental deterioration and the transformation of land uses and destinations due to the expansion and irrational growth of cities. In this sense, the urban policies that guarantee urban programs and projects with the justification of promoting growth oriented towards a “sustainable development” of the most vulnerable municipalities of the State of Puebla, represent only the interests of certain groups. The objective of this investigation is to describe the process of urban expansion in the agricultural zone of the municipality of San José Chiapa and its immediate context, whose trigger is the establishment of the Audi company, as well as the impact of new non-functional areas in the failed Model City, whose purpose is to attract foreign investment to be competitive within the global market. However, this process of urban expansion constitutes one of the most acute problems facing the development of society, being necessary to analyze these new centralities that transform land use and sharpening speculation and social conflicts, where the diffuse city trend through communication networks leads us to a new way of understanding the city.

Keywords: *urban expansion, urban projects social conflict*

INTRODUCCIÓN

El crecimiento natural de la población, la inmigración y la pérdida de dinamismo del campo frente al sector industrial son factores que contribuyen a la conurbación de las ciudades, que repercuten en la generación de polos de desarrollo que fortalecen al sector secundario y terciario con la especulación de suelo barato alejado de la ciudad, de esta manera:

En un contexto de intensa competencia urbana en el mercado global, la imagen deviene estratégica en la lucha para atraer capitales, personas, empresas, y el imaginario es un factor decisivo para vender la ciudad y sus partes (Amendola, 2000, p.291).

No obstante, la falta de planeación de las comunidades aledañas a la nueva ciudad afecta en la dotación de servicios, contaminación de ríos, incompatibilidad del uso del suelo, asentamientos irregulares y congestión vial. Por lo tanto, las características demográficas y socioeconómicas del área de estudio quedan sujetas a la evolución, tanto de su economía regional, como de su estructura social. Los tres municipios involucrados con la transformación del suelo agrícola a urbano y que albergan a la nueva Ciudad Modelo son, Rafael Lara Grajales, Nopalucan de la Granja y San José Chiapa. En 2010 San José contaba con 8,087 habitantes; Nopalucan con 27,292 y Lara Grajales con 14,052 (ITER, 2010), que suman 49,431 habitantes (0.85% del total del Estado). La tendencia natural de crecimiento y la inadecuada planeación urbana conlleva a un desarrollo con escasez de infraestructura y equipamiento, ocasionando la descentralización de las actividades económicas en grandes complejos de aglomeración a escala regional.

Este proyecto representa la más reciente expansión urbana de Puebla, donde la industria detona el desarrollo para vivienda, equipamiento, servicios e infraestructura, impactando en los municipios aledaños debido a la movilidad de trabajadores de la empresa hacia sus viviendas (Ver Figuras 1 y 2).

Por esta razón entre los objetivos de esta investigación está el describir las contradicciones urbanas y sociales a causa del proceso de expansión urbana que transformo zonas agrícolas para el establecimiento de la empresa AUDI y la creación del fallido proyecto de la Ciudad Modelo.

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

Las variables de análisis para esta cuestión investigativa hacen referencia al impacto socio-territorial por el proceso de expansión urbana, falta de participación social, e implantación de grandes proyectos urbanos que originan conflicto y segregación social. La metodología comprende 3 fases de desarrollo: explorativa, descriptiva y explicativa que permiten comprender la evolución del problema. En la fase explorativa la revisión teórica nos dará un panorama general de estas centralidades y sus factores como el mercado inmobiliario, las exigencias de valorización de capital y el consumo de masas que inciden sobre nuevas formas de organización de la ciudad. En la fase descriptiva, serán analizadas fuentes bibliográficas, páginas web y otros documentos hemerográficos para conocer el punto de vista y opinión de diversos actores, aunado a visitas de campo y guías de observación. Por último, en la fase explicativa el tema central es la falta de participación ciudadana ante la implantación de grandes proyectos en zonas vulnerables que no favorecen las condiciones de vida y provocan



Figura 1. Zona de estudio municipios de San José Chiapa, Rafael Lara Grajales y San José Chiapa.

Fuente: Elaboración propia a partir de Google 2016, con información de Ingeniería y Dirección de Obras y Montaje (IDOM, 2018).



Figura 2. Etapas de conformación de la Ciudad Modelo.

Fuente: Elaboración propia a partir de Google 2016, con información de Ingeniería y Dirección de Obras y Montaje (IDOM, 2018).

conflictos sociales. La concentración de inversión en infraestructura muestra la lógica del poder producto de políticas urbanas de gestiones actuales y pasadas. Así nace la necesidad de ordenar el crecimiento urbano a fin de responder a las necesidades inmediatas y futuras de las comunidades proporcionando un equilibrio a su desarrollo y economía. Sin embargo, en el área de estudio persisten asentamientos en zonas con déficit de equipamiento, servicios e infraestructura en contraste al proyecto Ciudad Modelo que pretende alojar grandes complejos residenciales generando un contraste e impacto ambiental irreversible tanto en San José Chiapa y municipios contiguos, como en algunos municipios del estado de Tlaxcala.

CORRESPONDENCIA ECONÓMICA-SOCIAL Y ESPACIAL: LA INDUSTRIA FUERA DE LA CIUDAD

En México la descentralización de la industria hacia municipios periféricos y zonas conurbadas sobre ejes de conexión, buscaban mejores rentas (Fernández, A. y Hernández, Mas, 2006, p.15). En 1960 se muestra un cambio a favor de la urbanización, por un lado, está la dispersión del mundo rural en miles de pequeñas localidades, y por otro, la concentración en unas cuantas regiones y ciudades. En 1962 se construye una vía rápida entre el Puerto de Veracruz y la ciudad de México que beneficia a Puebla convirtiéndola en una de las 4 ciudades más importantes del país (Ita, 2010). Esta ventaja competitiva fue determinante para la instalación de la empresa Volkswagen en los años 70 del siglo XX. Propiciando la creación de parques y áreas industriales dentro y fuera del municipio de Puebla donde destaca el corredor en la Autopista México-Puebla-Veracruz. De esta forma, el desarrollo económico del Estado, junto con la mejora de la infraestructura vial se ha traducido en un rápido crecimiento territorial conformando parte de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala (Ver Figura 3).

En el año 2010 la zona conurbada de la Ciudad de México, Monterrey, Puebla-Tlaxcala y Guadalajara concentraban a 31.4 millones de mexicanos,



Figura 3. Conexión entre México, Puebla y Veracruz.
Fuente: Elaboración propia a partir de ESRI, 2019.

el 28% de la población total del país. En ellas, la expansión económica, urbanización y metropolización se interrelacionan sobre una base económica sustentada en actividades no agrícolas en transición, en donde la fuerza de los sistemas políticos marca los lineamientos y la jerarquía del desarrollo de las ciudades. Esta situación provocó un estancamiento de la economía de escala en las últimas décadas, dificultando la vida en los grandes centros urbanos, a causa del déficit de vivienda, equipamiento, servicios, infraestructura, áreas verdes; así como el crecimiento desordenado de las ciudades en zonas de alto riesgo y predios agrícolas no aptos para vivienda.

MODELO DE CIUDAD: EVOLUCIÓN, EXPANSIÓN URBANA

La tendencia actual de vaciado central de las ciudades (Pardo 1991) gravita en la cuestión medioambiental y presión de las rentas de situación, originando un alto costo de instalación por el traslado de la fábrica central hacia zonas rurales (Más Hernández, 2006, p.16). La creación del Parque Empresarial en San José Chiapa corresponde a la producción de suelo urbanizado, combinando la actividad industrial con los servicios, justificación que fue aprovechada para crear la Ciudad Modelo la cual es un gran proyecto de inversión fallido. Considerando que el modelo de urbanización latinoamericano es acelerado, expansivo y precario, observamos que las rentas se

incrementan en las zonas periféricas y municipios contiguos, porque el cambio de suelo rural a urbano privilegia su condición ambiental y paisajística, esta alternativa residencial toma forma dentro de la Ciudad en los conjuntos residenciales y equipamientos, prometiendo servicios de calidad con instalaciones deportivas y de ocio como campos de golf, tenis, piscinas, parques y centros comerciales, que enfatizan la desigualdad social en su entorno, “Destinados a una sola categoría de personas, aun cuando parecen dirigidos a una pluralidad de usuarios (Amendola, 2000, p.267) que no solo lleva al empobrecimiento de la ciudad, sino también a una marcada segregación social y espacial.

Bajo esta lógica, asistimos a la producción de nuevos espacios diferenciados (Schteingart, 2007) a partir de tendencias paralelas y simultáneas –a veces conflictivas– de gentrificación y difusión urbana, ambas, parte de la dimensión territorial de la reestructuración del capital. La ciudad se convierte en un territorio difuso en el que, a los procesos de suburbanización popular, se superponen otros protagonizados por sectores más abastecidos (Guevara 2015), generando una trama de nuevas centralidades. Para Carlos de Mattos, la nueva forma urbana presenta, entre otras características, una tendencia hacia a la periurbanización y la policentralización, llevándonos finalmente a la metropolización de las ciudades latinoamericanas, donde todo es “difuso, desigual y fragmentado” (De Mattos, 2010 en Durán, Martí y Mérida 2016).

PLANEAMIENTO SUBURBANO: ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD URBANA, MOTOR DE EXPANSIÓN DE LA CIUDAD

Las nuevas pautas de organización del espacio están determinadas por la movilidad diaria de la población producidas entre las zonas urbanas y rurales debido a nuevas vialidades, uso del automóvil, traslado de la industria e incremento de equipamientos comerciales y de ocio fuera de la ciudad. Esto aunado a la segunda residencia, agudizan la dispersión urbana y el proceso de desarrollo del suelo suburbano. Por lo cual, es necesario fomentar mayor conciencia por la

cuestión medioambiental, poco atendida por los grandes proyectos urbanos y constantemente amenazada por los procesos especulativos del suelo. Dichas estrategias están convirtiendo a la obra pública en “el más eficaz motor de cambio en las periferias urbanas” (Más Hernández, 1999, p.217), provocando conflictos y afectaciones por los nuevos usos que buscan una mejor localización con relación a los centros de aglomeración. Por otra parte, el cambio de uso del suelo genera incompatibilidad en terrenos colindantes impactando sobre la estructura demográfica y económica tradicional, social, urbana y rural, que requiere atención para que en la nueva ciudad no produzca segregación social, como sucede en la planeación y gestión actual. De esta forma el negocio especulativo se complejiza al formar parte de un instrumento de ordenamiento territorial oficial, convirtiendo al Estado en el principal socio estratégico y al “plan regulador inmobiliario” como mecanismo para estimular una nueva forma de especulación (Poduje y Yáñez, 2000, p.1). Por lo tanto, es necesaria una planeación estratégica en las áreas conurbadas basada en un modelo sostenible de utilización del territorio para las zonas rurales y suburbanas mediante mecanismos de diversificación y especialización de actividades económicas; descentralización productiva, equilibrio residencia-empleo, infraestructura y equipamientos; cohesión del mercado del suelo; política de suelo global a escala metropolitana; así como una gestión intermunicipal y concertación público-privada.

NUEVO MODELO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL

México inicia una reestructuración y consolidación de su sistema de ciudades con el aumento continuo de población e importantes reajustes en el reparto territorial que disminuyen a las grandes ciudades y acrecientan a las medianas y pequeñas, conformando importantes áreas metropolitanas. La reestructuración de la zona central del país ha manifestado un crecimiento de sus Estados y municipios periféricos, en Puebla empresas,



Figura 4. AUDI detonante de desarrollo urbano.
Fuente: Carlos Rocha (2016).

capitales y personas, están menos vinculados con el espacio que en el pasado, desplazándose con mayor facilidad, atraídos por mercados financieros, ventajas de infraestructura y por las nuevas economías de localización (Amendola, 2000, p.294) (Ver Figuras 4 y 5).

En este contexto, el nuevo modelo de organización territorial resulta de una política descentralizadora concretada en un patrón de inversión pública con tendencias de inversión multinacional que son iniciativas de impulso regional y urbano (Hiernaux, 1990, p.358). Sin embargo, la intensidad del crecimiento demográfico ha seguido un patrón de ocupación del suelo desordenado, con carencia en infraestructura y servicios urbanos. La ciudad de Puebla, como en otras ciudades tiende a concentrar nuevos conjuntos urbanos en municipios próximos a vialidades que facilitan su acceso y son atractivos para la localización de importantes industrias. Al respecto, el proyecto Ciudad Modelo, considera una zonificación con trazados reticulares, a excepción del sistema viario donde predomina

la línea curva, que responde a la morfología de ciudad jardín, aprovechando el paisaje natural sin cerramientos entre viviendas, las cuales están programadas por fases y dirigidas a diferentes sectores sociales.

Por otro lado, la legislación sobre urbanizaciones cerradas en México difiere según los Estados, en la concepción de las características físicas, como en los requerimientos administrativos y cargas fiscales del derecho de fraccionar. Por lo tanto, estamos ante la transformación de la lógica interna y organización de los espacios en la nueva ciudad contemporánea bajo los principios de racionalidad y expansión física.

NUEVAS ÁREAS FUNCIONALES EN SAN JOSÉ CHIAPA

En México los usos del suelo se modifican como tentativa de ordenar el crecimiento de sus ciudades y más aún, cuando existe la posibilidad de que estos generen negocios adicionales. El centro capta gran parte de servicios y comercio, y desplaza el uso habitacional hacia la periferia

o municipios contiguos, aumentando el valor del terreno rural para realizar negocios más seguros y rentables (Poduje, 2000, p.2). De esta manera, desde finales del siglo XX una nueva morfología es adoptada y depende de la movilidad cotidiana que se desplaza fuera de la ciudad hacia nuevos centros comerciales, universidades, parques metropolitanos, etc. Así, el nuevo modelo de ciudad surge por el impulso de desarrolladores en terrenos de menor costo con ventajas naturales, superiores a las ofrecidas por la metrópolis, aquí se ofrece y se vende una vida con menos conflictos urbanos. La empresa AUDI terminó estableciéndose en la zona agrícola de San José Chiapa uno de los 100 municipios con más marginación del país. Además, el gobierno del Estado consideró que para esta zona representa un reto constructivo y financiero considerando para la administración 2011-2017 el proyecto industrial con la primera Ciudad Modelo en el país más relevante de las últimas décadas (Flores, 2015).

De acuerdo con el Plan Subregional de Desarrollo para San José Chiapa que incluye a los municipios de Soltepec, Rafael Lara Grajales, Nopalucan y Mazapiltepec, se contempla que “en 50 años llegarán a esta región 200,000 personas atraídas por la dinámica económica que detonará el nuevo complejo productivo” (Rodríguez, 2016). En este sentido, funcionarios de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) consideraron que los municipios de Tlaxcala que colindan con San José Chiapa deben tomar en cuenta el proyecto de Ciudad Modelo en sus programas de desarrollo urbano, principalmente Huamantla, Zitlaltepec, Ixtenco, Alzayanca, Cuapiaxtla y el Carmen Tequexquitla (Rodríguez, 2016) (Ver Figura 6).

IMPACTO ECONÓMICO Y GENERACIÓN DE EMPLEO

Con la llegada de AUDI, regidores de Hacienda de San José Chiapa y Nopalucan en el año 2014 preveían la transición de una zona rural a urbana con la explosión del sector servicios (Hernández, 2014).



Figura 5. Primera etapa que muestra una incipiente ocupación habitacional y deforestación.

Fuente: Elaboración propia (2019).



Figura 6. Planta AUDI.

Fuente: Martín Hernández Alcántara (2016).

Además, el gobierno del estado de Puebla avalaba la existencia de industrias con un desarrollo favorable al contar con capital humano y una posición logística privilegiada (Flores, 2015). No obstante, el alcalde en funciones de San José Chiapa mencionaba que de los 8,000 habitantes registrados al año 2010, el 85% tenía como principal actividad el campo y el comercio. La instalación de la empresa alemana trajo consigo la esperanza de mejorar la economía del municipio, que en su mayoría tiene un ingreso promedio de 53.24 dólares al mes (Hernández, 2016). Sin embargo, en 2015 fueron aceptados solo 2,300 empleados de aproximadamente 200 mil solicitudes para la preproducción, (Mena, 2015). Siendo inaugurada la empresa a finales del año 2016 (Flores, 2015) (Ver Figura 6).

Cabe mencionar que el 80% del personal contratado al año 2016 era originario del estado de Puebla residiendo en la capital o en los municipios próximos a San José Chiapa, y el resto de otras partes del país. Al respecto, el Director de Competencias de AUDI (México) consideraba que lo ideal era tener cerca a los empleados para

reducir tiempos de traslado y tráfico (Rodríguez, 2016). No obstante, al año 2019 no se generó una fuente de empleo en estos municipios y tampoco la Ciudad Modelo logró albergar a los nuevos residentes que laboran en dicha empresa.

Por otra parte, especialistas en Ecología aseveraban que el estado de Puebla tenía previsto invertir 479174.53 dólares para la generación de empleos, considerando que lo correcto sería crearlos en el lugar donde la demanda social lo requiere, aunque las utilidades e impuestos se irían de Puebla y de México (Aguilar, 2014).

DEMANDA EMERGENTE DE ALIMENTACIÓN Y HOSPEDAJE

El regidor de Hacienda de San José Chiapa consideraba que dentro de los beneficios “esporádicos” de la planta automotriz hacia las familias de la región, estaban los servicios de restaurantes que atendieron la demanda de alimentación y hospedaje para los trabajadores foráneos que laboraban en la construcción en casas cercanas dentro del municipio (Hernández, 2014). Además, ante la necesidad de alojamiento, los habitantes rentaron habitaciones a un costo

estimado de 1,500 pesos mensuales y viviendas por 4,000 pesos. Mientras tanto, el sector inmobiliario se consolidaba dentro de la Ciudad Modelo, en este sentido, el desarrollo de la empresa AUDI no solo detonó en la región centro-oriente de la entidad, también en Tlaxcala se edificaron en menos de un año 64 bungalos en el municipio de Huamantla y 12 cabañas campestres para alojar a extranjeros, principalmente de origen alemán (Ruiz, 2016). Cabe mencionar que esta fuente de empleo fue temporal, solo durante la construcción de la empresa y primera etapa de la Ciudad Modelo.

VALOR COMERCIAL DEL SUELO

Con respecto al incremento del valor del suelo el presidente municipal de San José Chiapa consideraba que el costo de terrenos se elevó entre 106357 a 159535 dólares por hectárea en el año 2016, ya que en el año 2012 costaba de 1597.86 a 2130.48 dólares aproximadamente (Castillo, 2014). Siendo el precio que el gobierno pagó injustamente a los propietarios. Por otra parte, el regidor de Hacienda de Nopalucan anunciaba la compra en el año 2016 de varias hectáreas para hoteles, restaurantes y tiendas de autoservicio. Además, diputados locales señalaban que 600 hectáreas estaban destinadas a inversiones comerciales, servicios y una edificación inicial de 5,000 casas (Hernández, 2014).

En este sentido tenemos que la localización de la industria automotriz en municipios contiguos a la capital del Estado desde 1970, transforma las condiciones físicas y económicas de la ciudad. Además, su implicación en el aspecto económico, funcional y espacial no contempla un carácter social, poniendo en riesgo los hábitos y costumbres de los habitantes originarios. Por lo tanto, la identidad en la nueva ciudad es: temporal, limitado, superficial que caracterizan a una sociedad basada en el consumo (Amendola, 2000, p.90). Por esta razón, la noción de nueva ciudad del siglo XXI pretende adoptar a corto plazo prestigio económico y social, así como una “calidad medioambiental”, donde los nuevos usos le irán otorgando un estatus junto a sus nuevos habitantes. No obstante, los

cambios comienzan a manifestarse en la modificación del ritmo de vida cotidiana que se combina con la expansión urbana y el auge de las edificaciones que se integran en un nuevo conjunto territorial (Hernández, 1999, p.216).

IMPACTO AMBIENTAL

Respecto a este tema investigadores expertos en ecología consideraron que el Estado no necesitaba la instalación de AUDI, debido a los impactos ambientales acumulativos por sus instalaciones físicas y operacionales, que afectarían irremediablemente a los poblados, incluyendo aquellos en pobreza extrema (Aguilar, 2014). Siendo indispensable cuantificar además del impacto social y económico de cada una de las actividades, para establecer medidas preventivas o correctivas (Vargas, 2008, p.01).

Por otra parte, investigadores de la Escuela de Ingeniería Ambiental de la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla, solicitaron a las autoridades y empresa AUDI estudios para prevenir el impacto ambiental en San José Chiapa, entre los requerimientos estaban el uso eficiente del agua y suelo, así como la producción de árboles y reforestación anual. Considerando también que las autoridades debieron revisar que se cumpliera con la normatividad respecto a las emisiones a la atmósfera y para las descargas de aguas residuales a través de una planta de tratamiento, debido a la gran probabilidad de producción de contaminantes dañinos al medio ambiente (Flores @ Mosqueda, 2019).

Respecto al tema del suministro, uso y distribución del agua entre la empresa y los pobladores, considerando la masiva edificación de vivienda (Mosqueda, 2016). El regidor de Hacienda en Nopalucan aseveraba que los pozos de agua no funcionaban en su totalidad, siendo un problema actual abastecer a la población, además de que se prohibiera realizarse nuevos pozos que pondrían en riesgo los mantos freáticos. La instalación de AUDI requerirá grandes cantidades de agua, generando un impacto para los campesinos y producción agropecuaria.

PROYECTO CIUDAD MODELO PARA UN “CRECIMIENTO PLANIFICADO”

El incremento de la industria automotriz en México fue un factor determinante para la instalación de la empresa AUDI en Puebla. Entre sus alcances manifestados esta generar al año 2030, 69 mil empleos en la región, por lo tanto, el gobierno del Estado para asumir este crecimiento urbano proyectó un centro metropolitano denominado “Ciudad Modelo”, abarcando los municipios de, Rafael Lara Grajales, San José Chiapa y Nopalucan de la Granja, para satisfacer las necesidades de 100 mil nuevos habitantes (Vimeo, 2016).

En este proyecto colaboraron la empresa española IDOM (Ingeniería y Dirección de Obras y Montaje), Banco Estatal de Tierra, el Gobierno del Estado de Puebla y la Secretaría de Finanzas y Administración. Los principales instrumentos de planeación fueron: el PROE (Programa Regional de Ordenamiento Ecológico), el PSOT (Programa Subregional de Ordenamiento Territorial) y el Plan Metropolitano, con el objetivo de regular el uso de suelo y las actividades productivas en la región orientado hacia un desarrollo sustentable de protección al medio ambiente.

La nueva ciudad considera 150 hectáreas para vivienda, equipamiento y servicios, realizadas en tres fases hasta el año 2030. Su estructura urbana y densidades se orientan a la mixticidad de usos y “eco-movilidad” con desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público, “diseñando una ciudad segura y habitable que fomentaría la integración socioeconómica y la diversidad cultural” (IDOM, 2014). Contemplaba un parque lineal como cinturón verde que rodea al Campus Universitario de la BUAP y UTBIS; un centro deportivo de tecnología avanzada; un centro de investigación CONACYT; más de 5 mil viviendas con sistemas constructivos innovadores y criterios bioclimáticos; un parque metropolitano; un centro comercial, cine, supermercado y restaurantes; un centro de abordaje la conexión entre las rutas locales y regionales; un Hospital General (IMSS); un Centro de Convenciones; hoteles y un CIS (Centro Integral

de Servicios). En este sentido, la Ciudad Modelo en el año 2016 tenía como objetivo ser “una ciudad verde, innovadora y ordenada, para el disfrute de la vida de sus ciudadanos con las mejores instituciones educativas y de investigación, que potencie el empleo, la integración e igualdad de oportunidades” (Vimeo, 2016). Sin embargo, este proyecto ha sido un fracaso al no haber alcanzado sus objetivos y por no considerar a los habitantes de los municipios circundantes, ni las características del entorno económico, social y cultural.

LA VIVIENDA UNIFAMILIAR COMO RESIDENCIA PERMANENTE EN SAN JOSÉ CHIAPA

La edificación de vivienda unifamiliar como residencia permanente fuera de la ciudad corresponde a factores como: la salida de centros de trabajo (industria); mejora de vialidades periféricas; encarecimiento de la vivienda urbana; así como promotores e inmobiliarias al crear una imagen agradable de la vida suburbana (Hernández, 1999, p.222). Además, una ventaja es el precio competitivo debido a su lejanía siendo común la residencia permanente en renta o propiedad.

Con respecto a la nueva zona metropolitana donde se aloja la Ciudad Modelo ubicada a 6 km de la empresa AUDI, el subsecretario de la SEDATU consideró que una de las principales acciones es la construcción de viviendas, por lo cual el gobierno federal otorgaría subsidios económicos a organismos empresariales como la CANADEVI (Cámara Nacional de Vivienda) (Méndez, 2015). Además, los datos mostrados por la Secretaría de Infraestructura y Transporte del Estado, indican que la primera etapa incluiría 4,670 viviendas de las cuales, la CANADEVI calculó entregar las primeras 1,400 en el mes de septiembre del año 2016, con un precio que oscilaba entre 400,000 y 600,000 pesos (Obras web, 2016). Lo que nos lleva a deducir que serán dirigidas a un sector de estatus social medio. Así, las promociones de vivienda son una estrategia para contrarrestar la crisis y mantener la identidad en un escenario de gran competencia social

que se genera en las nuevas ciudades. Desde este enfoque sociopolítico observamos una tendencia del Estado donde inmobiliarias, iniciativa privada y grandes corporativos, orientan los cambios en el espacio urbano. Esta situación muestra una de las estrategias del planeamiento urbano basado en la manipulación y dominación social, que hace cada vez más extensiva y difusa a la ciudad, procurando modificar el conjunto del comportamiento en función de los objetivos del cambio social (Touraine, 1978).

REFLEXIONES FINALES

Ausencia de participación social. De esta manera las preguntas clave de esta investigación describen cuáles han sido las contradicciones urbanas y sociales a causa del proceso de expansión urbana que transformo zonas agrícolas del municipio de San José Chiapa, no solo para el establecimiento de la empresa AUDI sino también para la creación del fallido proyecto de la Ciudad Modelo. Entre las principales problemáticas que ha traído la empresa AUDI al municipio de San José Chiapa está la demanda de escuelas e incremento del costo de predios, que ha interrumpido la tranquilidad del poblado a cambio del “supuesto progreso” por la llegada de recursos a la zona. Además, no existen las condiciones para albergar a personas provenientes de otras entidades (Castillo, 2014). En los últimos seis años la población creció un 87.5%, al pasar de 8,000 a 15,000 habitantes, “por lo cual las escuelas no cuentan con espacio suficiente para los hijos de las nuevas familias” (Hernández, 2016). Por otra parte, Hernández también menciona que existe población volátil de obreros que se alojan en Tlaxcala o Lara Grajales y Nopalucan de la Granja, debido a que San José Chiapa no cubre la demanda de vivienda acorde a sus necesidades. Esta movilidad provoca inseguridad por los múltiples asaltos en carretera, especialmente a obreros. Sin embargo, para brindar seguridad y combatir la delincuencia, la presidencia municipal solo en el año 2014 propuso implementar distintos operativos (Castillo, 2014).

A manera de reflexión podemos decir que históricamente los desequilibrios regionales han caracterizado la evolución del proceso de descentralización en México, donde el crecimiento económico no ha tenido ni el mismo ritmo ni el mismo sentido en el espacio regional (Casalet, 2008, p.6). Considerando que los problemas de planificación urbana más significativos corresponden a la escasez de vivienda, equipamiento e infraestructura, asentamientos irregulares, desempleo, inseguridad y delincuencia, que afectan la calidad de vida de sus habitantes. Por tanto, una solución dependerá de una adecuada gestión urbana cuyo eje central sea la participación ciudadana (Pérez en Manero, 2003). Cabe señalar que en la sociedad actual el desarrollo alternativo está orientado a satisfacer las necesidades básicas de la población y a reafirmar el papel como ciudadano (Streeten, 1986). Es decir, que los seres humanos puedan ser partícipes en el desarrollo de su ciudad en la que sean satisfechas sus necesidades fundamentales. En este sentido, el desarrollo local se manifiesta en un territorio concreto como espacio social que engloba a un medio de vida y de trabajo que suscita en sus habitantes un sentimiento de pertenencia y de identidad (Almeida, citando a Frémont y Klein, 1999, p.121-127).

Por lo tanto, el objetivo de un proyecto detonador de desarrollo como la Ciudad Modelo debe surgir del bienestar de la población en donde se inserta. Así, podremos medir el alcance de efectividad que tienen las acciones del poder público local en función del grado de satisfacción de los usuarios, y de esta manera, siguiendo métodos de participación ciudadana conocer cuáles son las prioridades de la población. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo plantea como clave la descentralización de la toma de decisiones convirtiéndose en responsabilidad de los gobiernos regionales o locales la participación ciudadana. Esto coincide con la teoría del desarrollo local para definir el proceso en el que las localidades, utilizan recursos propios para el bienestar

colectivo, implementando actividades que dinamicen la economía a pequeña escala, a través de estrategias de bajo impacto socio ambiental (Cavaco, 1996, p.94-121). La participación ciudadana es el proceso a partir del cual la población de un municipio contribuye en la gestión y comparte el poder de decisión sobre el medio socio espacial en el que vive para mejorar su calidad de vida. En este sentido, la descentralización y participación local en la gestión son estimuladas, con la finalidad de democratizar la sociedad respondiendo a las necesidades que la población demanda (Almeida, 1999, p.122). Por lo tanto, es un medio para mejorar el funcionamiento de la gestión municipal en pro de mejorar las condiciones de vida de la población y satisfacer sus necesidades básicas. Es, por tanto, una práctica que complementa y fiscaliza el poder político que tradicionalmente ha gobernado las ciudades.

De este modo, haciendo uso de este poder legítimo, el gobierno del Estado de Puebla decidió establecer un modelo de centro económico y empresarial para atraer inversiones industriales y comerciales, que supongan la generación de empleos y contribuirían al desarrollo estatal y nacional. Sin embargo, el proyecto Ciudad Modelo del cual no tienen conocimiento pleno las alcaldías de los municipios implicados, ha generado grandes controversias por su ambigüedad al tiempo que se cuestiona ya el logro de los objetivos que garanticen el anhelado desarrollo integral. Por lo tanto, es importante conocer el origen e impactos reales que tiene la implantación de este tipo de proyectos, donde se advierte la especulación y encarecimiento del suelo urbano que modifica los usos del suelo acorde a los intereses del grupo dominante que conduce el desarrollo, avalados por una política urbana que permite el reciclaje y la revalorización constante de tierras (Chantada, 2001). La justificación es un desarrollo sustentable que solo ha dado origen a la resistencia y/o sometimiento de los habitantes afectados.

Conociendo entonces que el proceso de venta, fraccionamiento y especulación de estos ejidos fue producto de su ubicación geográfica y el bajo costo, encontramos que la estrategia consiste en ofertar productos orientados a mercados emergentes en sectores ubicados fuera del límite urbano en zonas que históricamente han presentado otro tipo de ocupación socioeconómica, provocando la especulación con el suelo urbano (Poduje, 2000). En este sentido, para el Programa subregional de desarrollo para San José Chiapa creado en el 2014 una de sus justificaciones fue fortalecer la competitividad de las ciudades industriales del país. Asimismo, paralelamente al fraccionamiento de tierras e instalación de la empresa AUDI el gobierno estatal creó dependencias públicas, centros de salud, educativos y de servicios en el año 2016 provocando que los predios rurales y agrarios aumentaran su valor y con ello la especulación se convirtió en un monopolio atractivo para el grupo de privilegiados donde la fuerza dominante continúa dando pauta y prioridad a las acciones urbanas ante una falta de una visión global.

La reflexión consiste en determinar si estas acciones beneficiarán a la población y a su entorno, considerando el impacto y costo social. En el caso específico del municipio de San José Chiapa, ante el eminente establecimiento de la empresa AUDI en el año 2012, surgen agrupaciones de ejidatarios dueños de los terrenos destinados a este desarrollo, a los cuales el gobierno convence de vender a un precio significativamente bajo. Por lo tanto, partimos de la consideración que la fuerza de la participación ciudadana es una estrategia de supervivencia para los sectores más desfavorecidos, (Blanes, 1998; Quiroga, 1999); sin embargo, hubo una falta de organización para la negociación y defensa de su patrimonio. Lo ideal es definir el futuro con la sociedad, sin embargo, frecuentemente se considera una pérdida de tiempo la consulta, para luego imponer decisiones que afectan a todos permanentemente (Chantada, 2001). Es así

como el cambio de uso del suelo y la invasión del suelo agrícola terminara acentuando irremediablemente un desequilibrio urbano, económico, social y ambiental.

CONCLUSIONES

El acelerado proceso de urbanización y expansión de la ciudad desde finales del siglo XX es fomentado por la promoción de vivienda, parques industriales, centros comerciales y servicios a través de las redes de comunicación con el fácil acceso al automóvil impactando al medio ambiente. En este sentido, la dinámica urbana y metropolitana de Puebla adquiere un significado contradictorio; la alta concentración y las nuevas pautas adoptadas en la periferia y municipios contiguos, reproducen y agudizan los conflictos y problemas urbanos como déficit de vivienda y de servicios, segregación socioespacial, desempleo, inseguridad, contaminación ambiental, etc. La finalidad de conocer las nuevas pautas que rigen el desarrollo y expansión urbana a zonas rurales, Sin embargo, la falta de planificación urbana en su crecimiento puede producir efectos difíciles de controlar, como la marginalidad, desigualdad y vulnerabilidad social, siendo un factor principal que origina la expansión de la ciudad.

De esta manera, los municipios de San José Chiapa, Lara Grajales y Nopalucan actualmente han invertido su imagen al ser incluidos en programas y proyectos que prometen fallidamente mejorar la calidad de la vivienda, servicios e infraestructura, esto ha ocasionado especulación e incremento del precio del suelo. Es esta una de las principales controversias de la planeación urbana en México, donde surgen proyectos con la finalidad de satisfacer la demanda de vivienda, servicios e infraestructura de las clases más necesitadas donde los grupos de poder le otorgan una justificación social para hacer de ellos un proyecto legítimo. No obstante, los verdaderos intereses son en beneficio de sectores específicos como desarrolladores inmobiliarios y empresarios. En este contexto, aún existe una barrera que limita la intervención

interdisciplinaria de urbanistas, arquitectos, geógrafos, economistas, sociólogos, etc. Dentro de los planes de ordenamiento de las ciudades, pasan a segundo término las repercusiones sociales e impactos ambientales que estos puedan generar. Por lo tanto, se reitera que la planeación urbana de las ciudades en México se reinventa cada 3 años, donde los proyectos se modifican o se sustituyen por otros “más rentables” acorde a las nuevas tendencias y modelos de la ciudad contemporánea, orientados por el sector inmobiliario y los grandes corporativos.

Por otra parte, las características que adopta el tejido urbano fuera de la ciudad es el resultado de la fragmentación del medio rural, donde las nuevas formas en la organización dan pauta al desarrollo, al cumplir la función de organizar y conectar el conjunto del territorio a escala local y regional (Capel, 2002). Las áreas metropolitanas tanto en Latinoamérica como en México incluyen nuevas funciones económicas que acompañan a los procesos de globalización en las nuevas ciudades y se diferencian por la diversidad del mercado de consumidores, basado en la centralidad competitiva y proximidades económicas con los ejes carreteros de integración regional. De esta manera, el ordenamiento urbano manifiesta dos tendencias de difusión-concentración que facilitan el acceso y disminuyen las distancias entre los distintos puntos de la ciudad dispersa, generando nuevas centralidades competitivas.

La estratégica ubicación de Puebla en la región Centro, estimuló su desarrollo económico y la diversificación de servicios con la instalación de industrias acelerando el proceso de conurbación, y, por tanto, a la atracción de corrientes migratorias hacia los lugares donde predominan las manufacturas, centros de educación superior, espacios comerciales, lugares de ocio, vivienda, etc. No obstante, faltan criterios ambientales para el uso racional del agua, la recarga de acuíferos, así como el saneamiento de cuerpos receptores para conservar las áreas naturales y agrícolas. Actualmente, la falta de planeamiento y participación ciudadana

agrava los problemas urbanos por la ocupación irracional del suelo carente de equipamiento e infraestructura que degrada de forma irreversible el medio ambiente. Esto se justifica porque en América latina la globalización del mercado readequa los medios para realizar los intercambios de mercancías e información, obligando a competir en el ranking de las ciudades más atractivas, para que los capitales extranjeros realicen inversiones y creen empleos (Chantada, 2001).

De esta manera, a 5 años de ser anunciado este proyecto, vislumbramos el impacto económico y especulación del suelo, además de diversos conflictos que muestran la falta de participación ciudadana ante el abuso de poder. Esto, aunado al rezago en la dotación de servicios básicos en el municipio de San José Chiapa, manifiesta la marginación social existente que se atribuye a su situación económica, razón por la cual la finalidad de esta investigación fue identificar las nuevas áreas funcionales, los elementos y actores sociales que influyen en su evolución.

Por último, el reto de elevar la calidad de vida de la población a través de la implantación de proyectos buscando un desarrollo sustentable resulta una misión difícil de alcanzar dentro del planeamiento de las ciudades en México, donde la participación ciudadana dentro de la gestión urbana aún es poco atendida. ¶

RECONOCIMIENTOS

En esta investigación participaron los alumnos Fernando Díaz Vázquez y Melissa Yaeli Sánchez del Programa de Verano de Talentos XVI, y actualmente se inserta en el Proyecto VIEP Clave: RARN-ING19-G.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar, J.M. (2016). El proyecto Audi asegura la pobreza en Puebla. Recuperado en <http://www.e-consulta.com/opinion/2014-06-01/el-proyecto-audi-asegura-la-pobreza-en-puebla>.
- Almeida, C. (1999): "Os limites do poder y os percalços da gestao parti-cipativa", Espaço e Geografia: Gestao participativa: comunidade e es-paço, nº 1, Universidade de Brasília, en Manero Fernando y Pastor Luis J, pp. 121-127.
- Amendola, G. (2000). - La ciudad postmoderna, Celeste ed. Madrid, pp. 379.
- Blanes, J. (1998): "Juntas vecinales y comités de vigilancia. Su papel en la planificación urbana", Taller Nacional de Desarrollo Humano Sostenible, Cochabamba (Bolivia).
- Capel, H. La morfología de las ciudades. (2002). Ed. Serbal. Barcelona. Capítulos 10, 11 y 12 – pp. 374-490.
- Casalet, M. (S.F). Descentralización y desarrollo económico local en México. bancomext, 1-16. Recuperado de <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/mağazines/289/5/RCE5.pdf>
- Castillo, J. (2014) Audi se devora a San José Chiapa. Recuperado de: http://intoleranciadiario.com/detalle_noticia/118910/especiales/audi-se-devora-a-san-jose-chiapa.
- Cavaco, C. (1996). "Turismo rural y desenvolvimiento local", en Rodríguez, A.B.: Geografía e turismo reflexiones: teóricas e enfoques regionales, Sao Paulo, HUICTEC, pp. 94-121 en Manero Fernando y Pastor Luis. pp. 94-121.
- Chantada, A. (2001). No Existen Megaproyectos, Solo Políticas Urbanas, Pensamiento Dominicano. Recuperado de: Cielonaranja@mixmail.com.
- Durán, Martí y Mérida (2016). Crecimiento, segregación y mecanismos de desplazamiento en el periurbano de Quito. Recuperado de: <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/iconos/article/view/2150>
- Fernández, A. (1993). La reestructuración económica: sus implicaciones territoriales y urbanas. En Asociación de Geógrafos Españoles: Nuevos procesos territoriales. XIII Congreso Nacional de Geografía, Sevilla, Universidad de Sevilla/Fundación El Monte, 620 p., pp.321-326.

- Flores, A. P. (2015). Audi, la clave para que Puebla no 'sufra' por VW. Recuperado de: <http://www.forbes.com.mx/audi-la-clave-para-que-puebla-no-sufra-por-vw/>.
- Flores, R., @ Mosqueda, M. Á. (08 de Mayo de 2019). Impactará al ambiente empresa Audi. El Popular. Obtenido de <https://www.elpopular.mx/local/impactara-al-ambiente-empresa-audi-upaep/>
- Hernández, M. (2006). Periferias urbanas y nuevas formas espaciales. Recuperado de: <https://www.biblioteca.org.ar/libros/132823.pdf>
- Hernández, M. (2014). Audi mete potencia al motor de San José Chiapa. Recuperado de: <http://eleconomista.com.mx/estados/2014/11/12/audi-mete-potencia-motor-san-jose-chiapa>.
- Hernández, M. (2016). Ciudad Audi disminuirá el agua para agricultores de San José Chiapa: RMIAIA. Recuperado de: <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/2015/04/13/ciudad-audi-disminuira-el-agua-para-agricultores-de-san-jose-chiapa-rmiaia/>
- Hiernaux, X. (1990) "Descentralización y sistemas de ciudades". En Perló Cohen, M.: La modernización de las ciudades en México. México, Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 358.
- Ita, M. E. (2010). Indicadores de competitividad: Una propuesta para su integración en el Municipio de Puebla. México.
- Mena, M. (2015). Abrirá Audi en septiembre con 4 mil trabajadores. Recuperado de: <http://www.oem.com.mx/elsoldepuebla/notas/n4027452.htm>.
- Núñez, E. (2012). Intolerancia Diario. Audi, oxígeno para el morenovallismo. Recuperado de: <http://intoleranciadiario.com/detalleOpinion/1377/audi-oxigeno-para-el-morenovallismo>
- Poduje, I. y Yáñez, G. (2000). Planificando La Ciudad Virtual, Programa de Investigación Internacional.
- Programa Subregional De Desarrollo Urbano (1994). De Los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula Y San Pedro Cholula; Periódico Oficial del Estado de Puebla, 9 de agosto de 1994.
- Rodríguez, I. (2016). Ciudad Modelo, el futuro polo alrededor de la nueva planta de Audi. Recuperado de: <http://www.obrasweb.mx/construccion/2016/04/04/ciudad-modelo-el-futuro-polo-alrededor-de-la-nueva-planta-de-audi>
- Ruiz, R. (2016). Tlaxcala saca más provecho que Puebla en la instalación de Audi. Recuperado de: <http://www.e-consulta.com/nota/2016-03-13/economia/tlaxcala-saca-mas-provecho-que-puebla-en-la-instalacion-de-audi>
- Streeten, P. (1986). Lo primero es lo primero. Satisfacer las necesidades humanas básicas en los países en desarrollo, Ed. Tecnos, Madrid.
- Touraine, A. (1978). Introducción a la Sociología, Edit. Ariel, Cap. IV
- Vargas, A. Y. (2008). Impacto Ambiental y Metodologías de Analisis. Universidad Nacional Autonoma de Mexico Facultad de Estudios Superiores Iztacala, 1-8. Recuperado de <http://www.revistas.unam.mx/index.php/biocy/article/view/16844/16041>