



BUAP

Facultad de Arquitectura
Maestría en Ordenamiento del Territorio

TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRO EN
ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO

**“Proceso de Configuración y Desarrollo del
Corredor Urbano Denominado Vía Atlíxcáyotl en la Reserva Territorial Atlíxcáyotl”**

Presenta:

Arq. Sonia Marcela López Domínguez. Matrícula: 244701044

Director de Tesis:

C. Dr. Marco Aurelio Rojas Aguilar. I.D.100128955

Asesores:

Dra. Norma Leticia Ramírez Rosete

I. D. 100443088

C. Dra. Rosario Nava Ramírez

I.D. 100443222

Fecha De Titulación: **AGOSTO DE 2016**

ÍNDICE

Introducción.....	4
1. Marco teórico. RESERVAS TERRITORIALES Y CORREDORES URBANOS.....	14
1.1 La teoría general de sistemas. Metodología.....	15
1.2 La planeación urbana como fenómeno complejo.....	20
1.3 Planificación de suelo.....	26
1.4 Planes de desarrollo.....	28
1.5 Reservas Territoriales.....	32
1.6 Los corredores urbanos.....	38
2. Historia de la configuración del Corredor Urbano. Vía Atlixcáyotl.....	42
2.1 Antecedentes urbanos de la ciudad de Puebla.....	44
2.2 Expropiación de los terrenos de la Reserva.....	47
2.3 El Programa de Desarrollo Regional Angelópolis.....	52
2.4 La constitución de la Reserva Territorial.....	56
2.5 Características espaciales de la Vía Atlixcáyotl.....	63
3. La configuración del Corredor Urbano. Procesos determinantes.....	66
3.1 Lo económico. Los intereses del capital.....	69

3.2	Lo político. Expresión de las políticas gubernamentales.....	75
3.3	Lo urbano. La reestructuración de la ciudad, una nueva centralidad.....	82
3.4	Lo social. Los ocupantes del suelo urbano.....	92
3.5	Lo cultural. El paradigma de la modernidad.....	99
3.6	Lo ambiental. Los modos insustentables de hacer ciudad.....	103
4.	El Corredor Urbano, Vía Atlixcáyotl, y la refuncionalización de la ciudad de Puebla.....	107
4.1	Se constituye un Corredor Urbano.....	109
4.2	Estructura urbana de la Vía Atlixcáyotl.....	114
4.3	Equipamiento del Corredor Urbano.....	117
	Conclusiones	121
	Fuentes de información.....	126

INTRODUCCIÓN

Con el programa de reservas territoriales del megaproyecto Angelópolis, se planteaba generar un ordenamiento y re-direccionar el crecimiento de la ciudad de Puebla en base a la reserva territorial Quetzalcóatl-Atlixcáyotl que resolvería los problemas de déficit habitacional; coadyuvando al mismo tiempo a la refuncionalización de la ciudad para convertirla en una entidad competitiva. En resumen la reserva jugaba un papel determinante desde la perspectiva del gobernador del Estado en ese momento, el Lic. Manuel Bartlett Díaz.

“Desde el comienzo el megaproyecto generó diversas posturas respecto al mismo; mientras las autoridades planteaban que “permitiría recuperar la grandeza de Puebla”, y atraería el turismo y por consiguiente una derrama económica importante para la ciudad, para la oposición se trataba de un programa antipopular que no resolvería los problemas sociales y crearía inconformidad por las expropiaciones de tierra que se llevarían a cabo. El costo económico rebasaba las posibilidades económicas del gobierno y beneficiaría solamente a los grandes capitales y durante poco tiempo”. (Quintero, 2004)

La expropiación de tierra se planteó como necesidad de “utilidad pública”, pero ya desde ese momento y hasta hoy la sociedad se preguntó si era de utilidad el construir una zona comercial para clase alta y equipamiento para solo un sector de la población. Al materializar los planes para la reserva comenzaron a tener modificaciones importantes, tal como se pensaba, terminando por otorgar grandes beneficios a grupos sociales minoritarios.

En la reserva territorial Quetzalcóatl, los predios fueron expropiados a ejidatarios con las consiguientes inconformidades por parte de los mismos, y la posterior venta de los terrenos a un precio bajo para vivienda popular; lo que generó un proceso acelerado de urbanización en toda el área y la conurbación entre la ciudad de Puebla y Cholula.

Algo similar sucedió con la reserva territorial Atlixcáyotl; en 1995 se presenta el proyecto del centro comercial Angelópolis, ubicado en la Vía Atlixcáyotl de dicha reserva, que habría de desarrollarse en 25 hectáreas y generaría 1000 empleos en forma directa y 5000 en forma indirecta; esto implicó la construcción de una planta de energía eléctrica para abastecer el centro comercial en la colonia Santa Cruz con el consiguiente conflicto vecinal.

Se desarrolló el proyecto del Club de Golf la Vista, que también estaría ubicado en la Vía Atlixcáyotl, en los predios alrededor se han ido construyendo fraccionamientos para clase alta, y del otro lado de la vía rápida quedaron los conjuntos habitacionales de interés social.

Es en este momento que la Vía Atlixcáyotl se convierte en un importante polo de desarrollo para la ciudad, UN CORREDOR URBANO que sería el principal foco de inversiones en los años siguientes; convirtiéndose en el núcleo decisivo en la refuncionalización de la ciudad de Puebla.

El proceso de configuración del corredor urbano conocido como: la Vía Atlixcáyotl, ha provocado una serie de problemas.

- Económicos, donde la especulación del suelo pareciera infinita, abarcando cada vez mayores extensiones de tierra para lotificar; siempre con los intereses del capital como única bandera.
- Políticos, debido a la necesidad de legitimación del gobierno en turno mediante la construcciones de mega proyectos urbanos, al mismo tiempo generadores de ingresos considerables en cuanto a la recuperación de plusvalía por medio de impuestos que generan los grandes equipamientos instalados en esa área, se ha convertido en un punto de discordia entre los gobiernos de Puebla y Cholula que permanecen en conflicto por la correcta delimitación de los límites territoriales entre un municipio y otro.
- Culturales, debido a la apropiación excluyente del espacio, a tal grado que si no tienes automóvil hay zonas por las que es imposible transitar. Llevando a los residentes de estas nuevas áreas a un paradigma de la modernidad completamente deshumanizado.
- Sociales, la expropiación de los terrenos ejidales, y la segregación socio-espacial que se ha generado por la ocupación de los predios, por un lado de vivienda de clase alta en los fraccionamientos exclusivos (por excluyentes) como la Vista y del otro la vivienda de clase popular en la nueva característica de vivienda unifamiliar de dimensiones mínimas.
- Urbanos, vino a desembocar en una refuncionalización de la ciudad, donde actúa como un nuevo polo de atracción; con sus consiguientes centros urbanos, problemas viales y de ocupación de suelo.
- Ambientales, ya que lo que en un principio se planteaba como zonas que serían una barrera ecológica llena de árboles y un "pulmón" para la ciudad, en la actualidad esta construido casi en su totalidad, lleno de edificios inmensos con planchas de concreto como estacionamientos, que no permiten la filtración del agua a los mantos acuíferos, y lo que una vez fue una zona agrícola de abasto importante para la ciudad hoy no existe.

Esta es la controversia entre un plan gubernamental, y su aplicación en la realidad, con sus consecuencias.

El estudio del proceso de configuración de la Vía Atlixcáyotl es muy importante ya que hasta el momento no se ha llevado a cabo, a pesar de que existen algunas tesis y publicaciones respecto a las reservas en su conjunto, la mayoría de dichos estudios son de carácter descriptivo, y en su mayoría del ámbito oficial. Lo que se pretende en esta investigación es hacer un análisis sistemático de la configuración y desarrollo de la Vía Atlixcáyotl, como corredor urbano. Siendo parte de la reserva territorial del mismo nombre, lo que será un aporte importante, al ver los aspectos urbanos, económicos, políticos, culturales, sociales y ambientales que han ido marcando dicha configuración.

Se plantea como un aporte a la sociedad, al estudiar las condicionantes que han llevado a la actual configuración de esa zona de la ciudad, como un nuevo centro de desarrollo, polo de atracción económica, y las condiciones que ahora la rodean. Lo que puede ser un factor detonante para poder aportar soluciones y sugerencias respecto a los problemas que ya existen y los que están por generarse; a tenerse en cuenta para la nueva planeación de los gobiernos acerca de las acciones que pretenden llevar a cabo en esa área.

El estudio parte de la teoría de sistemas complejos, basados en la idea de que todos los factores están interrelacionados entre si como un todo; el corredor urbano, la vía Atlixcáyotl, forma parte de una estructura macrosistémica que es la reserva territorial Atlixcayotl, conformada por diversos sistemas en desarrollo interrelacionados entre si, y a la vez ha sido originado por otras variables hasta convertirse en uno de los corredores urbanos mas importantes en la urbe (Fig. 1).

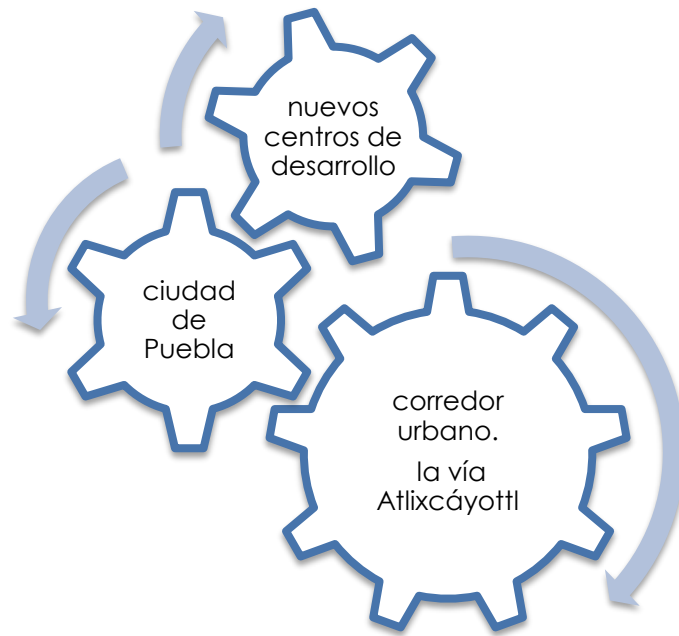


Fig. 1 Inter-relación de factores. Elaboración propia

Se estudiara en este caso la dinámica de las diversas variables que han conformado el corredor urbano, la vía Atlixcáyotl. A la vez que su relación con la nueva configuración de la ciudad de Puebla; dicho sea como un nuevo polo de desarrollo (Fig. 2).

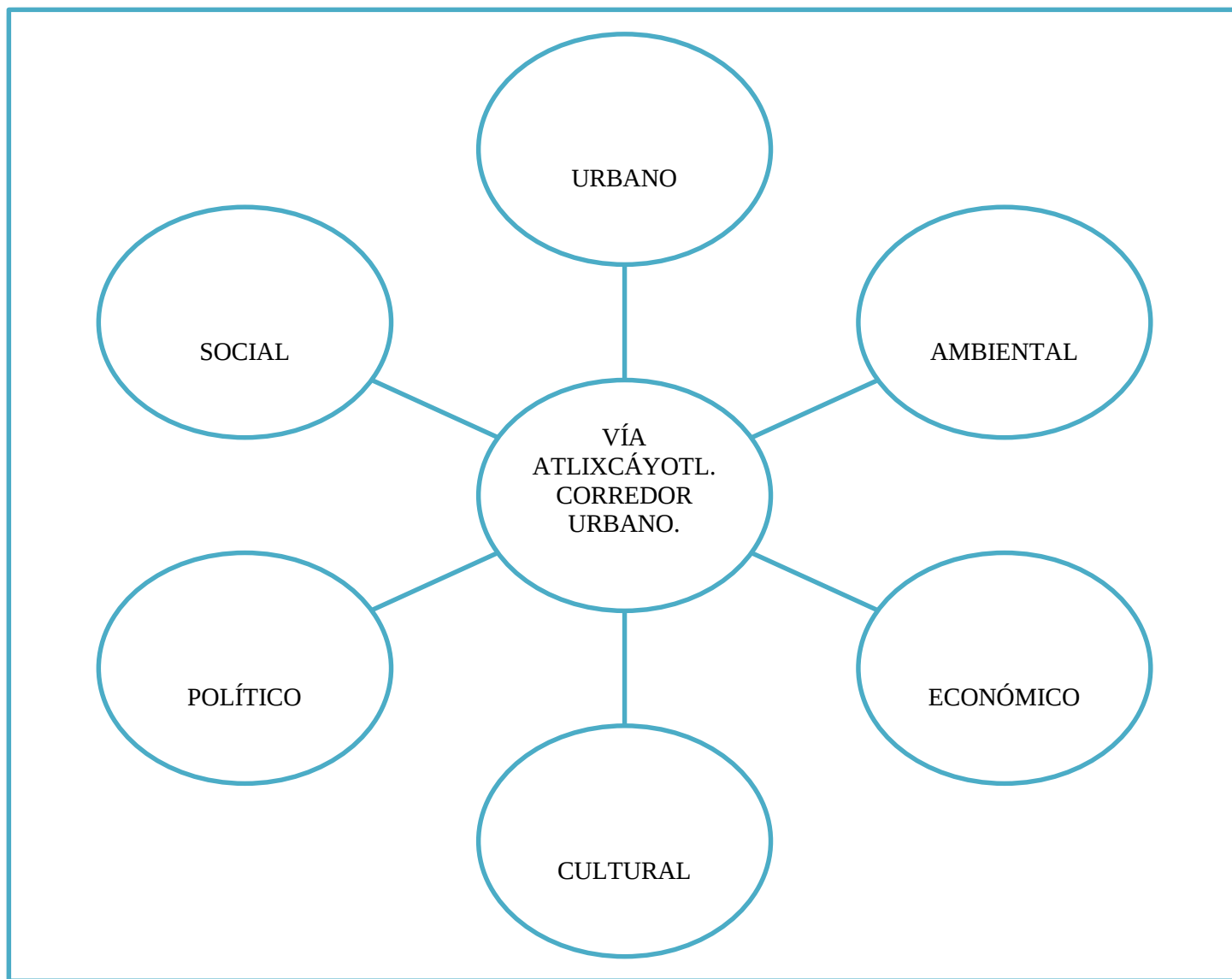


Fig. 2 Variables que intervienen en la configuración del Corredor Urbano. Elaboración propia

Se estudiará la configuración del corredor urbano desde los inicios de la expropiación de terrenos y la constitución de la Vía Atlixcáyotl en el gobierno del Lic. Mariano Piña Olaya (1990) seguido por la etapa de los dos periodos de gobierno en que se ha puesto en marcha el programa para la reserva territorial, esto es: el gobierno del Lic. Manuel Bartlett y del Lic. Melquíades Morales (entre el año 1993-2005) y las administraciones posteriores, del Lic. Mario Marín (2005-2011), hasta llegar a la actualidad con los nuevos proyectos y modelos que construye el gobierno de Rafael Moreno Valle.

Analizando como antecedente histórico el momento de la expropiación de los terrenos que constituyen dicha reserva, es decir el periodo de gobierno que abarca 1987-1993, en que gobernó el Estado de Puebla el Lic. Mariano Piña Olaya.

Se analizará el espacio que comprende el corredor urbano, la Vía Atlixcáyotl; en su intersección con la ciudad de Puebla, a la que se hará referencia como límite espacial.

PREGUNTAS CONDUCTORAS

- ¿Cómo han incidido los diversos factores políticos, económicos, culturales, urbanos, ambientales y sociales en la configuración del corredor urbano denominado la Vía Atlixcáyotl, ubicada en la reserva del mismo nombre?
- ¿Cuál es la función espacial de la Vía Atlixcáyotl, en relación a la ciudad de Puebla?

- ¿Cuáles son los beneficios y cuáles los perjuicios que ha generado el desarrollo del corredor urbano, la Vía Atlixcáyotl, a la refuncionalización de la ciudad de Puebla?

OBJETIVOS GENERALES

ANALIZAR LA CONFIGURACIÓN Y DESARROLLO DEL CORREDOR URBANO, LA VIA ATLIXCAYOTL, UBICADA EN LA RESERVA TERRITORIAL, MEDIANTE EL ESTUDIO DE LOS FACTORES URBANOS, ECONÓMICOS, POLÍTICOS, SOCIALES, AMBIENTALES Y CULTURALES QUE CONTRIBUYERON A ESE PROCESO; PARA PODER IDENTIFICAR LOS BENEFICIOS Y PERJUICIOS QUE HA GENERADO ESE POLO DE ATRACCION DE INVERSIONES A LA REFUNCIONALIZACION DE LA CIUDAD DE PUEBLA.

OBJETIVOS PARTICULARES

- Estudiar los cambios de uso de suelo que ha tenido la Vía Atlixcáyotl.
- Conocer los factores que han incidido en el proceso de su configuración, analizando los beneficios y perjuicios de su desarrollo.
- Analizar el impacto de la Vía Atlixcáyotl en la refuncionalización de la ciudad de Puebla.

METODOLOGÍA

Esta construida por el enfoque de la teoría de los sistemas, donde el principal concepto teórico que se plantea es: que la configuración de la Vía Atlixcáyotl esta estrechamente vinculada con el aspecto político, social, económico y espacial que se vive en un tiempo histórico particular en una ciudad como es Puebla.

Se plantea que el estudio se iniciara con un trabajo de gabinete donde se estudiarán los conceptos de la teoría de los sistemas, los planes de desarrollo y el desarrollo de corredores urbanos, así como su importancia en la estructura del territorio. Para después profundizar en los antecedentes históricos de la constitución de la Vía Atlixcáyotl, para ir localizando los usos de suelo y las actividades a las que estaba dedicada antes de ser expropiada; pasando por la fase de su expropiación, con la consiguiente modificación de usos y actividades, y terminando en la configuración espacial lograda a la fecha por las diversas construcciones de equipamiento generadas.

Se hará un estudio de campo observando la constitución en el territorio ocupado por la vía Atlixcáyotl, los cambios que han generado sus equipamientos, en el aspecto espacial y social de la ciudad. Para lo anterior se estudiaran los aspectos: físico-geográfico, social y las políticas públicas.

En base a las siguientes actividades:

- (a) Investigación documental sobre conceptos teóricos de planeación e históricos
- (b) observaciones en el terreno que ocupa la vía Atlixcáyotl

(c) análisis espacial del cambio de la superficie urbana construida y de uso de suelos

(d) análisis de los cambios sociodemográficos y residenciales que dichos usos han generado.

Para concluir en la importancia de los planes de las políticas públicas, por medio de los planes de desarrollo, en la conformación de la nueva forma urbana, con el surgimiento de vías que funcionan como corredores urbanos y dan paso a nuevos polos de desarrollo con los consiguientes cambios y alteraciones funcionales y culturales de una sociedad.

MARCO TEÓRICO. RESERVAS TERRITORIALES Y CORREDORES URBANOS

El presente capítulo pretende hacer una indagación teórica acerca de las definiciones y teorías de los conceptos principales en la investigación; la teoría general de sistemas, las reservas territoriales en su definición como soluciones a problemas de dotación de tierras e infraestructura en las ciudades y los corredores urbanos como respuesta inherente al crecimiento y la explotación de determinados usos de suelo.

La metodología que se usara para estudiar estos fenómenos es la teoría de los sistemas complejos, ya que se basa en la idea de que una parte, la Vía Atlixcáyotl en la reserva territorial como acción de planificación y ordenamiento, tiene repercusiones en el todo, la configuración espacial y el funcionamiento de la ciudad de Puebla.

Lo que lleva al análisis de los conceptos fundamentales acerca de planeación urbana y reservas territoriales, a fin de tener un panorama completo para el caso de estudio que nos compete, el del corredor urbano denominado Vía Atlixcáyotl, ubicada en la reserva territorial del mismo nombre, y las estructuras de equipamiento localizadas en la misma.

1.1 La teoría general de los sistemas complejos. Metodología

Una manera de abordar esta problemática de manera integral es por medio de la epistemología del pensamiento complejo (MORIN, 2004) y la epistemología de los sistemas complejos (García, 2000). Esta nos lleva al análisis de la construcción social del territorio, en este caso la reserva territorial Atlixcáyotl, visto como un conjunto de procesos, que interactuando entre sí, dieron como resultado la configuración que tiene actualmente, incluyendo la conformación de nuestro objeto de estudio. La Vía Atlixcáyotl.

El pensamiento complejo se aborda como una apertura del paradigma científico tradicional de la simplificación y reducción. El pensamiento complejo es ante todo un pensamiento que relaciona diversas variables que constituyen un todo, por lo que se opone al aislamiento de los objetos de conocimiento, los regresa a su contexto y los inserta en el macro al que pertenecen.

La metodología del pensamiento complejo se construye y redefine su estrategia de conocimiento conforme se desarrolla el proceso cognoscitivo; por lo tanto, intenta generar un pensamiento diferente a los estándares para el estudio de la complejidad de cada objeto (Veilla, 2002).

La teoría sistémica resulta ser un complemento del pensamiento complejo, porque aporta la idea del pensamiento relacional. Al inicio, la manera de investigar era mediante el aislamiento de los elementos del universo observado. Actualmente es mediante un enfoque sistémico, donde se observa como las relaciones e interacciones de los elementos en sí mismos y con el entorno, es fundamental para comprender un problema.

El pensamiento sistémico visualiza un sistema conformado de varios subsistemas o elementos interrelacionados, intenta comprender su funcionamiento y resolver los problemas que presentan sus propiedades. Es en este momento que se debe puntualizar un sistema como un conjunto de elementos en interacción. El sistema es una totalidad, compuesta por elementos relacionados entre ellos mismos; donde las relaciones su tipo y complejidad, son mas importantes que los elementos mismos, por lo que solo pueden ser comprendidas en un conjunto mayor, que podríamos denominar "macro-sistema" (Veilla, 2002).

Es posible complementar los conceptos de sistemas complejos con el pensamiento sistémico gracias a la relación entre el objeto de estudio y las disciplinas a partir de las cuales realizamos el estudio. En esta relación la idea de la complejidad esta asociada a la imposibilidad de asociar aspectos particulares de un proceso, fenómeno o situación a partir de una disciplina específica. (García, 2006)

La aportación que brinda la teoría de sistemas complejos a la investigación es la comprensión de la espacialidad y el territorio, como elementos intrínsecamente relacionados que, a fin de cuentas, materializan el problema de investigación. Esto gracias a la posibilidad de interrelacionar elementos que en principio parecieran hechos aislados pero que gracias a la complejidad sistémica se entienden como una sola estructura, que contiene diversas variables.

Para la definición de un sistema como es el caso de la reserva territorial siempre contaremos con dos conceptos que pueden ser de gran ayuda: la idea de un supersistema y la idea de los subsistemas. De este modo, podemos definir a la reserva territorial Atlxcáyotl como un sistema, dentro del supersistema que esta conformado por la ciudad de Puebla y los municipios conurbados, y a la Vía Atlxcáyotl como un subsistema de la reserva territorial;

con diversos componentes a su vez, subsistemas de la misma, como son las variables: urbana, política, económica, social, cultural y ambiental. Es necesario hacer un estudio detallado de estos para poder conocer su configuración y desarrollo, con los consiguientes beneficios y perjuicios que este subsistema atrajo al sistema de reserva territorial y al supersistema conformado por la ciudad de Puebla, en una aproximación a la realidad que se basa en la idea de que el todo no es mas que la suma de las partes.

Si se plantea la configuración de la reserva territorial en la Vía Atlixcáyotl desde la conceptualización de sistemas, se puede lograr un verdadero análisis de dicha configuración, ya que la "no independencia" de los sistemas que la conforman, en este caso la Vía Atlixcáyotl, las ciudades de Puebla y Cholula, aporta una de las características fundamentales del enfoque sistémico; en el entendido de que un sistema es una reunión o conjunto de elementos relacionados que interactúan entre si para lograr un fin determinado.

Es necesario comprender que un sistema es algo dinámico que va pasando por un ciclo de vida, y como tal, va sufriendo cambios y modificaciones en sus distintas etapas; este es el caso del sistema urbano a estudiar. Ya que en su primera etapa estaba concebido y se "adaptaba" a determinadas necesidades o requerimientos de una población y, sobre todo, de una política publica; pero dichas necesidades y política van cambiando y afectando al sistema de la reserva, con la consiguiente afectación del subsistema, la Vía Atlixcáyotl.

En la Teoría General de Sistemas lo importante son las relaciones y los conjuntos que a partir de ellas emergen. Como en el caso de la reserva y sus relaciones con los espacios urbanos ya existentes, la ciudad de Puebla y Cholula; y el conjunto que se ha generado en cuanto liga entre una y otra.

Es a través del análisis de la totalidad de la constitución de la Vía y la interacción interna entre sus componentes, como lo son sus usos de suelo, y las externas con su medio: la ciudad de Puebla; como se obtiene una herramienta que permite la explicación de los fenómenos que han ido sucediendo en la realidad, y también hace posible la predicción del desarrollo futuro de estos fenómenos. El papel de esta clase de investigación, es justamente, el conocimiento y la explicación de una realidad en relación al medio que la rodea; y sobre la base de esos conocimientos es posible predecir el comportamiento del desarrollo de la Vía, debido a las variaciones del medio en el cual se encuentra insertada.

Es la Teoría General de Sistemas un método para analizar y estudiar la realidad y desarrollar modelos, a partir de los cuales se puede intentar una aproximación paulatina a la percepción de una parte de la totalidad; en este caso, es mediante el modelo de la configuración de la Vía Atlixcáyotl como es posible una aproximación a la totalidad de la reserva territorial y su desarrollo. Al realizar el clásico proceso análisis-síntesis, al estudiar los diferentes conceptos del sistema conformado por la Vía, jamás se puede perder de vista el propio sistema globalmente considerado, la reserva territorial, de forma que cuando se plantee una determinada actuación sobre una componente es necesario considerar al mismo tiempo qué interacciones van a generarse con los otros componentes y cómo va a influir todo ello en el sistema global.

Esto es lo que se hará al estudiar la configuración de la vía Atlixcáyotl en la reserva territorial desde el punto de vista de la teoría general de sistemas, tomar en cuenta todos los factores que han intervenido con su formación, políticos, económicos y sociales; y el conjunto que de ellos ha surgido. Esto conlleva a un análisis de los conceptos teóricos que están intrínsecamente relacionados al hablar de la configuración de una reserva

territorial: la política y la planeación urbana, que a su vez están relacionadas con los planes de desarrollo y con la conformación de reservas territoriales en México.

1.2 La planeación urbana como fenómeno complejo

Los proyectos urbanos, así como los recursos territoriales y su administración, son la base de la política urbana; “el campo de la política urbana son las prácticas sociales que tienen por objeto las acciones y decisiones públicas, relacionadas con la producción, circulación, consumo y localización de los bienes públicos y la vivienda. Las normas urbanísticas y la **planeación** constituyen un elemento sustancial en el campo de la política urbana así como de los procesos vinculados a la misma.”(Iracheta, 2000)

La política urbana tiene que ver con las acciones y decisiones públicas, aquí es se encuentra el papel del Estado como el regulador de la sociedad, encargado de la gestión urbana. Misma que esta centrada en el conjunto de procesos mediante los cuales las instancias estatales definen e instrumentan regulaciones y formas de intervención pública sobre la ciudad: organización, apropiación y usufructo del espacio publico; producción, distribución y acceso a los bienes y servicios públicos, así como los procesos que desde las instancias gubernamentales estén orientados a regular, organizar, operar y administrar la oferta de estos bienes y servicios; es en la política y gestión urbana donde intervienen actores de carácter económico, la población y el Estado.

En México la acción del gobierno durante las últimas décadas está orientada a dos mecanismos: la acción correctiva de la regularización en la tenencia de la tierra y la acción preventiva de oferta legal de tierra barata mediante la constitución de reservas territoriales (Rébora, 2000). Al analizar la política urbana, la oferta de suelo

para las familias de menores ingresos esta estrechamente a la reproducción de asentamientos irregulares en terrenos ejidales, lo que genera presiones en el Estado para que regularice la tenencia de la tierra.

La política urbana es un proceso político que enfrenta a fuerzas sociales con intereses específicos, por un lado están los sectores mas desfavorecidos de la población que requieren cubrir sus necesidades mínimas de vivienda y servicios básicos, y por el otro los intereses de una clase mas poderosa económicamente que busca colocarse en el mercado inmobiliario como especuladora del suelo; la estructuración de nuestra sociedad se organiza sobre todo en base a esta lucha de clases que es particularmente lucha política de clases.

Es evidente la falta de relación entre lo que se plantea teóricamente como "política" y los factores ideológicos y decisionales de los agentes del poder del Estado; ya que no existe una política urbana real, la falta de dominio del Estado sobre los procesos de urbanización es un claro reflejo del tipo de sociedad que representa, es decir el interés económico por encima del bien común.

Manuel Castells (1995), define la **política urbana** mediante la combinación de "dos campos analíticos indisolublemente ligados a la realidad social: **la planificación urbana**, bajo sus diferentes formas, y los movimientos sociales urbanos", dice que los planes de urbanismo "constituyen la mayor masa de intervención" (del aparato de estado en la organización del espacio), e identifica la política urbana con la planificación urbana como modo de intervención estatal en el sistema urbano.

Así, la urbanización y la política urbana están relacionadas con las estrategias de transformación social vinculadas con la crisis y las relaciones entre el Estado y la sociedad; teniendo cada vez mayor vigencia ya que la sociedad civil atraviesa por una época de concientización acerca de su poder en la gestión de su territorio.

El reto de las **políticas urbanas y la planeación** es el logro de un desarrollo económico armónico y equilibrado con el crecimiento urbano ordenado y sustentable de la comunidad. Este es el caso de la administración del crecimiento urbano bajo un esquema claro de planeación del desarrollo. Esto es la idea que las sustenta, sin embargo, obedecen a intereses de inversionistas particulares que son una minoría y re direccionan dicha planeación solo hacia su propio beneficio económico.

La **planeación urbana** en nuestras ciudades debería consistir, en fijar el curso concreto de acción que ha de seguirse para lograr un desarrollo social, estableciendo los principios que habrán de orientarlo, la secuencia de operaciones para realizarlo y las determinaciones de tiempos y costos necesarios para su realización. El problema consiste en que el motor principal de la planeación urbana en México, no es el desarrollo social, sino los intereses económicos de determinados sectores.

“La planeación es un proceso que comienza con el establecimiento de objetivos; define estrategias, políticas y planes detallados para lograrlos, es lo que establece una organización para poner en practica las decisiones, e incluye una revisión del desempeño y retroalimentación para introducir un nuevo ciclo de planeación”(RAE, 2012).

La planeación adopta un papel cada vez más relevante respecto a las políticas comunitarias, ya que para conseguir los objetivos de crecimiento económico equilibrado, sostenible, con cohesión e inclusión social; es necesario que las políticas comunitarias sean más sensibles a los temas urbanos. Con la consiguiente generación de objetivos y estrategias para hacer frente a los desafíos actuales de las políticas de desarrollo local, y de las políticas en el ámbito urbano, (Termes, 1999).

La planeación urbana implica pensar sistemáticamente acerca del problema de la ciudad como un espacio del habitar humano, un lugar donde se llevan a cabo intercambios mercantiles y al mismo tiempo un conglomerado de bienes públicos; en si, la ciudad es una sistema, conjunto de infraestructuras y equipamientos públicos (subsistemas), condición para el consumo la circulación y la producción de bienes y servicios; para poder llevar a cabo la toma de decisiones respecto a los usos de suelo, o la inversión de infraestructura y servicios cuando se quiere impulsar el desarrollo económico de determinado sector. Una manera de medir los alcances del crecimiento de los recursos disponibles en una ciudad determinada se enfoca en la integración entre planeación y desarrollo. Existe un buen número de estudios de caso de la combinación entre los recursos disponibles; y los cambios que estos generan en los indicadores socioeconómicos como la población, las actividades económicas y en los usos del suelo urbanos.

Hasta hace pocos años el ejercicio de la planeación en México se realizaba desde las instancias federales y con la modificación del artículo 115 constitucional este ejercicio lo lleva a cabo el municipio. Sin embargo no hay que perder de vista que esta posibilidad está condicionada a una serie de elementos y/o características propias de su estructura y funcionamiento interno, (Palomares, 2008).

Teóricamente, la planeación urbana esta institucionalizada en México, por medio de la norma jurídica que la condensa: La Ley General de Asentamientos Humanos, (Iracheta, 2000), el problema es que no tiene continuidad, debido a que la participación social no existe; se piensa en la planeación como un requisito, y se carece de disciplina en la participación ciudadana, a todo esto se le suma el rezago de las estructuras jurídicas en nuestro país.

Esto da como resultado que, en Puebla por ejemplo, el plan estatal vigente sea el que se elaboro en 1979, porque el que se elaboro en el año 2003 no siguió su proceso legal para ponerse en vigor. Con las consiguientes lagunas en materia de legislación que generan aun mas caos en el crecimiento de la ciudad, donde cada constructor puede hacer prácticamente lo que quiere.

Mientras la actitud de la sociedad no cambie en nuestro país, con una verdadera conciencia de lo que debe significar la participación ciudadana, no podrá hablarse de verdadera planeación urbana; ya que la posibilidad de que exista la gestión urbana-social, esta en el poder de la sociedad civil; para que al generar los Planes de Desarrollo Urbano, pasen los procesos jurídicos y administrativos de manera correcta y así tener una verdadera regulación del caos.

La planeación urbana en Puebla en el caso del megaproyecto Angelópolis ha sido solo una justificación para una decisión tomada con anterioridad es evidente que no corresponde a las necesidades de una población que ocupaba el área de la expropiación, ni a las de los nuevos habitantes.

Así, es posible darse cuenta que, la estructura de la propiedad inmobiliaria es el elemento central de las políticas y la planeación urbana como un instrumento para llevarlas a la práctica; esto debido a que generalmente el suelo es el factor de producción sobre el cual las ciudades ejercen mayor control. Con lo que el Estado favorece a ciertos sectores de la población.

La planeación y la planificación son las herramientas para implementar políticas de suelo, en base a las condiciones económicas de un país o de una región; en México la política de desarrollo económico se orienta a que la población tenga acceso al suelo y la vivienda.

1.3 Planificación de suelo

La planificación es el fundamento de la gestión pública y debe ser una actividad permanente, para llevarla a cabo es necesario hacerlo bajo la responsabilidad del gobierno y con la participación activa de la comunidad; la cual deberá garantizar el uso adecuado de los recursos, con el fin de propiciar una mejor calidad de vida a todos los habitantes y un desarrollo integral y sostenible para la ciudad.

La planificación sirve para trazar una guía que determina en qué y cómo deben invertirse los recursos del gobierno, es el caso de la planificación del suelo donde se trata de corregir las principales deficiencias en la oferta de suelo urbano, aunque los recursos siempre son insuficientes.

El proceso de planificación de suelo es parte fundamental de la administración pública, y es determinante en la política y los programas públicos; es determinante para avanzar con éxito en la implementación y evaluación de dicha política y programas, esenciales tanto para la comunidad como para el Estado mismo, ya que es en base a ese seguimiento, y esa evaluación como controla sus acciones desde los planes de desarrollo y hace las correcciones pertinentes cuando es el caso.

La planificación urbana es un medio de control social del orden urbano, (Ledrut, 1974), por lo tanto, es un objetivo político. Existe planificación en la medida en que hay previsión y necesidad de llegar a ciertos objetivos de desarrollo; por lo que su análisis se convierte en el estudio del proyecto de desarrollo que se ha generado a partir de un problema urbano por iniciativa de la administración política en el poder. Es por eso que Alain

Cottureau define la planificación urbana como: “una intervención de la instancia política en la instancia económica”; que trata de superar las contradicciones de la urbanización generada por la especulación de suelo por medio de la generación de oferta de suelo barata, muchas veces ejidal, para subsanar el rezago de oferta de vivienda en las clases mas necesitadas.

Ya que a pesar de los avances en términos de planificación y gestión del desarrollo iniciados en la década pasada en México, es evidente que los planes de desarrollo se han convertido una carga para las administraciones estatales, más que en un instrumento básico para la mejor gestión del desarrollo; en gran parte, debido a la diferencia que aún persiste en la manera de percibir el sentido de lo público y lo privado. La planeación que se ha ejercido en las entidades territoriales ha sido objeto de algunas evaluaciones, si bien no sistemáticas, pero que si han identificado debilidades tanto en el momento de la formulación de los **planes de desarrollo** como en su ejecución; pero es penosamente evidente el desconocimiento que aun existe, por parte de la comunidad, de los mecanismos de participación y concertación, (Universidad de Georgetown, 2004).

1.4 Planes de desarrollo

En la planificación urbana, por un lado van los propósitos y metas que se ofrecen en determinados planes de desarrollo (desde los federales, estatales y municipales hasta los sectoriales o programas) y por otro se encuentran las dinámicas productivas y sociales del entorno que se prevé planear.

En nuestro país es evidente la importancia que tienen las finanzas gubernamentales y las relaciones costo-beneficio de los **planes de desarrollo** en contraste con la carencia absoluta de interés por los actores sociales afectados, donde las repercusiones a largo plazo no son tomadas en cuenta al momento de tomar las decisiones de planificación. El gobierno estatal, y en general cualquier organismo con poder de decisión que comparte la responsabilidad de la planeación, debe analizar las múltiples posibilidades que ofrece la entidad para su desarrollo presente y futuro. Esto se logra a través de la planeación, que define los instrumentos de política y las estrategias que respondan en el tiempo y con el conocimiento requerido a ciertas interrogantes básicas, (Gobierno Del Estado De San Luis Potosí, 2000-2020).

Con el fin de armonizar las estrategias para alcanzar los objetivos de desarrollo propuestos, se le da prioridad e importancia a los procesos de planeación, a través de la institucionalización de los planes de desarrollo cuyo propósito ha sido disponer de un instrumento que permita a las autoridades territoriales orientar y racionalizar la acción del Estado para aprovechar de la manera más eficiente posible los recursos públicos y garantizar un mayor bienestar a la población. Toda la inversión pública debe realizarse en función de la ejecución de los planes de desarrollo siendo éstos vinculantes para el sector público e indicativos para el sector privado.

Un **plan de desarrollo** es un documento técnico, que analiza componentes urbanos determinados, plantea objetivos y políticas para una entidad, y define estrategias de largo plazo. Lo que conlleva a establecer zonificaciones, y programa acciones prioritarias; todo lo anterior se redacta en un documento jurídico, donde se establecen restricciones a la propiedad, compatibilidad de usos de suelo, se marcan los reglamentos de densidades y alturas máximas permitidas, los alineamientos y derechos de vía y las áreas patrimoniales.

Un Plan Estatal de Desarrollo establece objetivos, estrategias y prioridades de la actual administración gubernamental. Para tal efecto, la legislación aplicable en materia de planeación, establece las bases jurídicas para manejar la distribución de las actividades en el territorio, así como su impacto al medio ambiente. El Plan Estatal de Desarrollo establece los objetivos, estrategias y prioridades de la administración gubernamental, es una herramienta técnica a ser aplicada tanto por las autoridades como por la ciudadanía, que permite satisfacer las necesidades de planeación y regulación en un ámbito estatal; es en este contexto que se inscribe la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano del Estado de Puebla.

El enfoque sistémico que asume el plan permite articular la diversidad de los elementos que lo componen, de manera jerarquizada y estructurada, pero también dinámica y flexible. El diagnóstico del Sistema de Centros de Población permite identificar las áreas de influencia funcional de las localidades del Estado. En el sistema se producen interrelaciones entre sus ciudades, a través de flujos de personas, bienes, comunicación, etc., que constituyen indicadores de los atributos de dicho sistema.

Este enfoque es un instrumento útil para formular políticas de desarrollo urbano regional mediante las cuales sea posible incidir en el ordenamiento territorial y en la distribución de la población (Fig. 3). Constituye una herramienta para la toma de decisiones, ya que las ciudades constituyen los nodos estructuradores de las regiones, por lo que la definición de diferentes políticas (impulso, regulación, consolidación, prioridad industrial, etc.), deberá estar en función del papel que las principales localidades urbanas juegan en su entorno, acorde con los objetivos económicos y sociales del Estado y sus regiones. Asimismo, el enfoque sistémico permite definir los puntos del territorio a donde debe orientarse primordialmente la estrategia de desarrollo, aprovechando su papel de centros articuladores y generadores de fuerzas económicas y como centros de servicios para la población de su área de influencia, (Gobierno Del Estado De San Luis Potosí, 2000-2020).

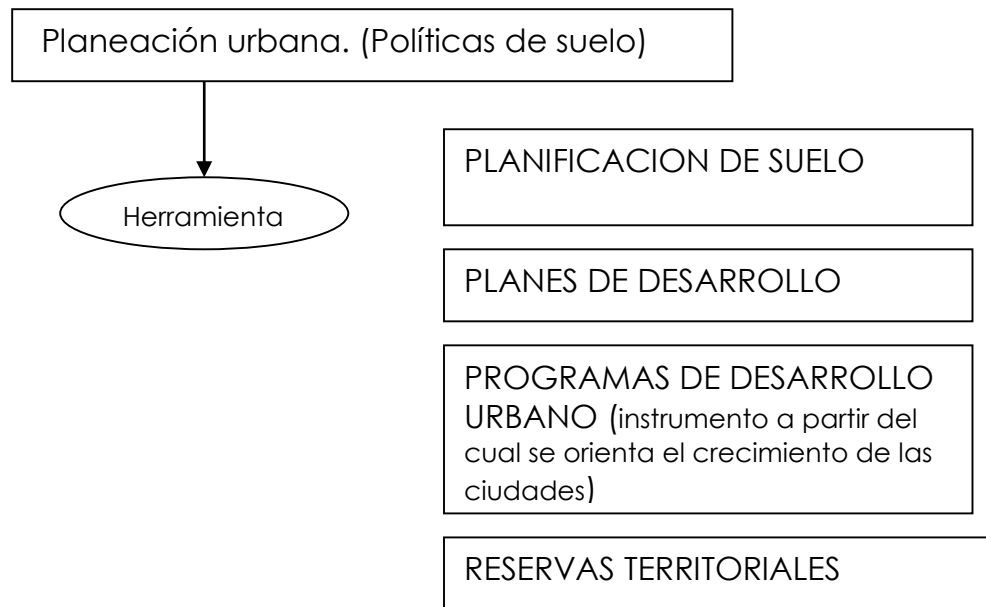


Fig. 3. Organización de planes y programas. Elaboración propia.

Los planes de desarrollo urbano están estrechamente vinculados y obedecen a las necesidades de la planificación urbana; es en los planes de desarrollo donde se orienta el crecimiento de las ciudades, donde se consideran las necesidades de vivienda y aprovechamiento de suelos; de ello se desprende la necesidad de constitución de la reservas territoriales para el futuro crecimiento y desarrollo de las ciudades; son instrumentos que establecen orientación de ordenamiento para una ciudad, como es el caso del Plan de Desarrollo urbano del estado de Puebla en el año de 1990 en el que consideraba el aprovisionamiento de tierras con vocación urbana, para la generación de la **reserva territorial**.

1.5 Reservas territoriales

El instrumento más apoyado por el gobierno para ofertar suelo es la reserva territorial. Este instrumento de política está concebido para controlar la expansión desordenada de las ciudades, pensando en contar con una oferta anticipada de suelo público, principalmente para vivienda popular, y evitar así la proliferación de asentamientos irregulares. Se trata de incorporar suelo rústico periférico a la urbanización y por ello, se contempla como reserva las áreas que circundan las ciudades, conformadas por terrenos ejidales. Existe una política de planeación a nivel federal, que se enfoca a la constitución de reservas territoriales para el desarrollo urbano; esto da lugar a diferentes mecanismos de aplicación que dependen en gran medida, de las condiciones sociopolíticas de cada lugar.

La actual Ley General de Asentamientos Humanos no aporta una definición precisa de las reservas territoriales, solo especifica que son las áreas de un centro de población que serán utilizadas para su crecimiento. Supone que se debe establecer una política integral de suelo urbano y reservas territoriales con el objeto de evitar la especulación de inmuebles y reducir y abatir los procesos de ocupación irregular de áreas y predios; así como asegurar la disponibilidad de suelo para los diferentes usos y destinos que determinen los planes y programas de desarrollo.

Las reservas territoriales tienen tres características: el hecho de la propiedad pública del suelo, su condición urbanizable y, debido a las anteriores, que son propias para una utilización futura conforme lo demande el crecimiento de las ciudades, (Fausto, 1999).

Las políticas de reservas tienen diversas dimensiones claves para su interpretación:

La dimensión jurídica entorno a la intervención del Estado conforme la construcción y aplicación específica de un marco legal que sustenta la constitución de reservas territoriales y su inserción general en el sistema jurídico son determinantes para conseguir sus objetivos.

La dimensión urbanística y de planificación, ya que el dominio público del suelo representa un enorme potencial para dirigir y programar el crecimiento urbano y para asegurar que la utilización del mismo garantice un desarrollo sostenido.

Dimensión temporal de utilización, porque la adquisición anticipada de terrenos para la utilización posterior, tendría como propósito encaminarse al modelo de ciudad preconfigurado en el plan de ordenamiento urbano; desgraciadamente el ritmo de crecimiento de nuestras ciudades rebasa los instrumentos de planeación.

Dimensión socio-política en cuanto a las acciones del Estado, que se han guiado por el interés de legitimarse y mantener un control social; privilegiando medidas correctivas antes que preventivas, los modos de participación de Estado en torno al uso y apropiación del suelo varían en función de las condiciones locales.

Dimensión económica- financiera donde los mercados inmobiliarios adquieren un papel preponderante; ya que el suelo se inserta en procesos económicos y financieros de los cuales dependen ampliamente los resultados de las políticas urbanas en general, (Fausto, 1999).

El Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006 (PNDU-OT) contempla la instrumentación del Programa Suelo-Reserva Territorial, el cual establece, dentro de un marco institucional, políticas que fomenten la integración de oferta o constitución de suelo apto para el desarrollo urbano, la elaboración de proyectos integrales de desarrollo urbano inmobiliario y la promoción y financiamiento de obras de cabecera e infraestructura para evitar la formación de asentamientos irregulares y establecer las instancias de coordinación y participación para orientar el crecimiento de los centros de población del sistema urbano nacional, bajo los principios de equidad y sustentabilidad, desarrollando instrumentos que mitiguen las externalidades negativas de la expansión urbana. Para todo lo anterior se hace necesario contar con el suelo suficiente que garantice cubrir las necesidades para uso urbano y habitacional, propiciando así el crecimiento ordenado de las ciudades del país, (Secretaría de Desarrollo Social, 2002).

En el discurso, el Gobierno Federal, como parte de su política de suelo, está realizando estrategias e inversiones para apoyar la constitución o aplicación de reservas territoriales, la elaboración de proyectos integrales de desarrollo y la realización de las obras de cabecera e infraestructura primaria, para beneficio de hogares de escasos recursos, con lo que se evitaría la formación de asentamientos irregulares y se reduciría sustancialmente el rezago por hacinamiento. Así, se supone que se tiene como objetivo principal el reconocimiento del suelo como componente fundamental en la articulación de los procesos de apropiación y desarrollo de las ciudades y por ende en el mejoramiento de las condiciones de vida de la población, (Alva, 2002).

Pero sucede que el papel de las reservas territoriales esta limitado, porque se expropiaban ejidos cuando ya ha comenzado su proceso de ocupación, y por tanto, se emplea como una medida para regularizar los lotes ya

ocupados y para ordenar los aún faltantes; no como, en la teoría, un medio para garantizar el crecimiento de las ciudades. Otro problema es que la constitución de las reservas depende de los recursos con los que cuente la autoridad estatal, por lo que se requieren de apoyos financieros de la federación para la compra de tierra ya que los municipios carecen de instrumentos financieros para adquirir o constituir una bolsa de suelo urbanizable. Y no siempre el suelo adquirido es el más viable para constituirse como reserva: por localizarse fuera del alcance de las redes de infraestructura, por los costos que se asumen para su habilitación o por competir ante las empresas inmobiliarias, el suelo que se adquiere se encuentra desvalorizado y su criterio de selección estriba en el precio. Esto genera una completa desvinculación entre la planeación urbana, como determinante de las necesidades de suelo en función del desarrollo urbano y el presupuesto económico que se requiere para la adquisición de reservas territoriales.

Además de estos problemas inherentes a la conformación de reservas territoriales, es importante destacar que de origen este planteamiento tiene como limitación conceptual principal el que se orienta hacia el suelo periférico, partiendo únicamente de un criterio de costo del suelo, y no considera la localización y los costos asociados a la dispersión y la subutilización de infraestructura disponible. En los hechos, la propiedad pública no garantiza que el destino sea el que se persigue: en diversos casos, la oferta se orienta hacia los desarrolladores inmobiliarios quiénes la adquieren a bajos precios y una vez fraccionado y habilitado el suelo, lo cotizan a precios de mercado.

Las reservas favorecen más la polarización socio-espacial que la integración, pues cuando son pensadas para la habitación popular se constituyen en zonas desvalorizadas. En cambio cuando se dirigen hacia población de

nivel medio-alto, el mercado inmobiliario especula con los valores de los terrenos hasta niveles exorbitantes, y se generan núcleos de vecindarios cerrados, que excluyen al resto de la población.

El déficit de vivienda impacta directamente a la organización y funcionamiento de las ciudades; la falta de alternativas para la población de escasos recursos se traduce en hacinamiento y en la ocupación irregular del suelo, lo que implica el rompimiento del orden jurídico, ecológico y administrativo con fuertes costos para la sociedad, (Secretaría de Desarrollo Social, 2002).

Los procesos de modernización de México, implican la necesidad de instrumentar nuevos esquemas que comprometan el esfuerzo de los sectores público, privado y social, y que respondan eficazmente a la demandas de la población. El problema de la tenencia de la tierra en el proceso de incorporación al espacio urbano, requerirá para los próximos años replantear el problema, utilizando las experiencias previas para encontrar soluciones prontas a la demanda, tanto en las áreas periféricas de la ciudad como en las consolidadas, (ALVA, 2002).

Este concepto de las reservas territoriales que se inclina a considerarlas como áreas urbanizables o suelo vendible en la oferta de suelo público, genera preferencia a la demanda de los promotores particulares, por lo que se puede decir que está al servicio de la reproducción del capital, (Fausto, 1999).

Es el caso de la reserva territorial Atlixcáyotl, en la Vía del mismo nombre, se puede apreciar un claro ejemplo de cómo se obtienen cuantiosos beneficios para el sector inmobiliario, y en donde existen marcadas diferencias

entre los habitantes de la misma área, generándose zonas de vivienda y equipamiento urbano que excluyen a la gran parte de la población. Se hace evidente que el valor del suelo constituye la primera consideración de las causas que explican el crecimiento de la ciudad.

1.6 Corredores urbanos

Los corredores urbanos (C.U.) surgen como una forma complementaria al sistema policéntrico de estructuración de una ciudad; la organización de la urbe tiene en el corredor urbano un punto medular, su estructura se materializa en torno al esqueleto constituido por la infraestructura de transportes, los sistemas de parques y boulevares, la industria y la organización de los negocios, y los accidentes topográficos; todo esto define a las diferentes áreas de crecimiento de la ciudad, (Guevara, 1993), y es aquí donde los corredores urbanos entran en acción.

Los corredores urbanos varían en función y forma dependiendo de si son parte de la estructura interna de una ciudad o de un sistema entre ciudades. En el primer caso se trata de un problema intra-urbano, es decir, contribuye a la planificación de determinado centro urbano, en el segundo esquema será un corredor inter-urbano.

Son múltiples los ejemplos de conurbación, cuya solución funcional inicia con la implantación de un corredor que vincula los centros en cuestión.

Los C.U. en un centro urbano desempeñan un papel crucial en la organización de la ciudad. Dicho desempeño tiene sentidos múltiples:

1. Como distribuidor de equipamiento urbano. Posiblemente la función mas importante del corredor al interior de un área urbana, consiste en la distribución de servicios a la población, sobre todo a nivel de equipamiento urbano.
2. Como articulador de zonas. Desempeña un papel de conexión entre diferentes zonas de la ciudad; es decir, articula la oferta de servicios con la demanda social de éstas, facilitando su ubicación y la movilidad de los habitantes de una zona a otra.
3. Como exhibidor comercial. Para el ciudadano común, el corredor es ante todo un lugar comercial, donde se realizan las actividades cotidianas de abastecimiento. Las compras, especiales o de rutina, las llevan a cabo en centros comerciales y establecimientos ubicados justamente en el corredor urbano.
4. Como distribuidor de áreas. El CU no solo desempeña el papel de articulador, conectando zonas de la ciudad. Además permite el tránsito vehicular, privado y colectivo. Así, permite la movilidad intra-urbana dentro del tejido colectivo de los habitantes de cada área en la totalidad de la ciudad, (Guevara, 2007).

Los corredores urbanos no son homogéneos, tienen diversas propiedades a lo largo de su recorrido. Son escenarios cambiantes y esos cambios estan estrechamente ligados a los "vecindarios". La ciudad es un mosaico de diferenciaciones, con la existencia de entidades físicas y sociales homogéneas; dicha homogeneidad es resultado también de un complejo proceso ya que los habitantes sitúan sus acciones en lugares específicos y por consiguiente esos lugares son variables importantes en la comprensión de las costumbres y necesidades humanas. No solo tiene que ver con la ocupación del suelo urbano, cada grupo social pone su sello para generar el espacio, lo que significa que cada uno tendrá características muy específicas.

Al transitar por cualquier corredor urbano se observan escenarios cambiantes, derivados de los desempeños sociales en esa parte de la ciudad. Dichos desempeños son, en realidad, producto de una demanda social concreta generada por los vecindarios que cruza dicha vialidad.

En el caso de estudio, existe un impacto del cambio funcional originado por el corredor inter-urbano, las áreas centrales han perdido capacidad de difusión, con una periferia desarticulada o desconectada, y algunos espacios interiores que antes funcionaban como periféricos, han adquirido capacidades de subcentros dinámicos, transfiriendo el dinamismo hacia el nuevo corredor metropolitano, la Vía Atlixcáyotl.

Esta es una zona homogénea, no porque sus habitantes sean iguales, sino porque mantienen características similares en toda el área, respecto a su apropiación del espacio, su idea de movilidad y su forma de consumo tienen mucho que ver con la relación que guardan sus vecindarios-fraccionamientos con el corredor urbano.

“De esta manera, sí concebimos a los corredores urbano como formas particulares de manifestarse un fenómeno mas general –lo urbano-, estaremos en camino de saber cuales son sus vínculos con dicha generalidad lo que nos llevará al conocimiento de sus condiciones de desarrollo y, como una forma de relacionar procesos singulares, estaremos en condiciones de conocer cuáles son los vínculos y las relaciones que lo determinan en esencia y no tan solo en apariencia”, (Guevara, 2007).

En conclusion, las estrategias de desarrollo propuestas en planes y programas gubernamentales tienen mucho que ver con políticas de crecimiento económico y muy poco con desarrollo social, esto da como resultado las configuraciones espaciales que podemos ver en las ciudades latinoamericanas, específicamente en México, donde la ocupación y las políticas de suelo son una respuesta a los intereses económicos de determinados grupos en el poder.

CAPITULO DOS

HISTORIA DE LA CONFIGURACION DEL CORREDOR URBANO, VÍA ATLIXCÁYOTL

La Reserva Territorial en el Estado de Puebla surge como producto de una acción planificadora; es en el gobierno de Manuel Bartlett (1993-1999), donde la estrategia de desarrollo propuesta, que tenía como objetivos: “fortalecer la infraestructura económica de la región a través de inversiones en los sectores industrial comercial y cultural, así como mejorar integralmente la calidad de vida de los habitantes por medio de nuevas inversiones en infraestructura básica equipamiento urbano y vivienda” (Gobierno Del Estado De Puebla, 1993) a través del programa regional de desarrollo, contempla la vivienda dentro de un marco de dotación de terrenos con infraestructura básica y servicios, mediante el establecimiento de políticas integrales de suelo urbano y **reservas territoriales**, para poder adquirirla y ofertarla a fin de “evitar la especulación”, así como para reducir y abatir los procesos de ocupación irregular de áreas y predios.

Esta acción tuvo múltiples impactos en la estructura social y espacial de las unidades que se crearon; es por esto que en este capítulo se hace un análisis histórico del proceso de configuración de las reservas en Puebla; desde su ordenamiento espacial, partiendo de la vocación de suelo urbanizable de la periferia de la ciudad; así como del proceso político que llevó a esa decisión, y el proceso social que se generó a partir de dicha determinación.

El análisis histórico de este capítulo parte del hecho de que: “La ciudad de Puebla, desde su fundación, ha sido un territorio de intereses encontrados y conciliaciones difíciles. Las decisiones para intervenir en el territorio se posponen treinta años porque no se quiere comprender que la participación de la gente es la que puede

generar el clima de estabilidad social y política que permita anudar las acciones en beneficio de los intereses mayoritarios, respetando a las minorías (no haciéndolas sentir excluidas o inexistentes)." Es necesario aclarar que algunos de esos proyectos no se llevan a cabo por falta de recursos económicos y no de voluntad política. En dicho análisis puede verse como Puebla se ha caracterizado a partir de los 80's por un fuerte crecimiento hacia el sur; y en los 90's la constitución de la reserva Atlixcayotl fue la respuesta lógica a la especulación inmobiliaria que previó la vocación de suelo urbanizable en esa zona aun agrícola, ubicada en el sur-poniente de la ciudad. Y su constitución determinó la expansión de la misma y estableció una interrelación compleja con los municipios conurbados; afectando el proceso histórico que hasta entonces había seguido.

El mismo proceso de expansión de la ciudad es que el que perfiló la necesidad de suelo urbanizable en esa área; y a la vez su desarrollo incidió en el proceso que lo generó, intensificando el uso urbano y, creando un nuevo polo de atracción comercial en el nuevo corredor urbano, la Vía Atlixcáyotl.

2.1 Antecedentes urbanos de la ciudad de Puebla

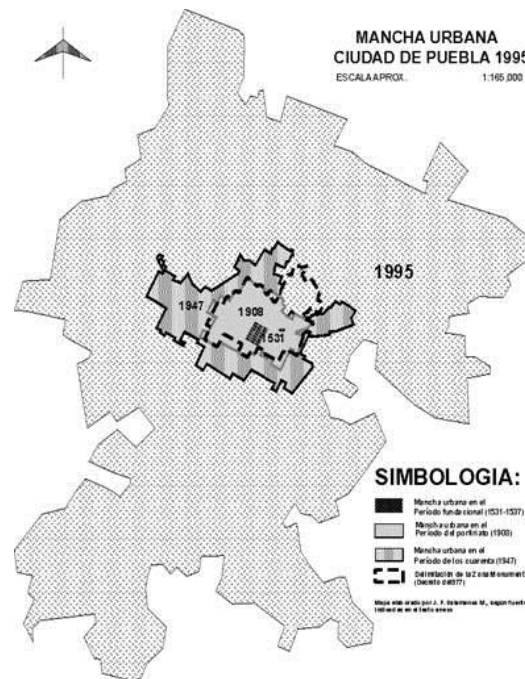
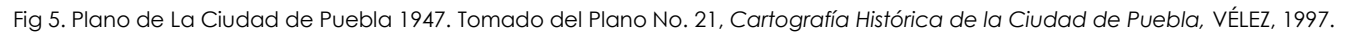


Fig. 4. Fuente: Elaboración Juan Francisco Salamanca Montes.

La ciudad de Puebla, actualmente reconocida como patrimonio cultural de la humanidad, en el conjunto de las ciudades reticulares iberoamericanas, fundadas y trazadas por españoles con la amplia colaboración de los indígenas, es única y sobresaliente en su género por diversas razones culturales (Fig. 4).

La ciudad creció ordenadamente hasta 1950, año durante el cual se observaron los primeros asentamientos espontáneos y sin control, desvinculados de la mancha urbana y rompiendo la unidad espacial de la ciudad. En

A finales de la década de los 70's, una intervención determinante para orientar el crecimiento al sur-poniente de la ciudad fue la construcción de la recta a Cholula en 1976, y posteriormente, la denominada Vía Atlixcáyotl en 1988.



Ya en los noventa la ciudad de Puebla se caracteriza por su tendencia a la expansión del área urbana y a la suburbanización. Por ello, a la fecha, en la ciudad se concentra aproximadamente el 35% de la población total del estado, el 60% de la inversión, el 55% de las industrias y el 50% del personal ocupado en tal actividad, además se concentra el 80% de los servicios educativos y el 90% de los bancarios. Esta concentración de servicios crea problemas como: crecimiento urbano desordenado, altos déficits de vivienda, infraestructura vial inconexa, desajustes en el uso del suelo, actividad industrial dispersa, especulaciones con el suelo y dificultad para dotar de empleos a la población rural proveniente del interior del Estado.

Es en este momento en el que los agentes inmobiliarios y gubernamentales ponen su interés en la vocación cada vez mas clara de suelo urbanizable en los terrenos ejidales ubicados al poniente y sur-poniente de la ciudad; considerándolos un mercado importante para la especulación. Se comienza a gestionar su expropiación con la justificación de la creación de una reserva territorial, así como la construcción de la autopista hacia Atlixco.

2.2 Expropiación de los terrenos de la Reserva

De acuerdo con Patiño y Castillo (2001), en Puebla no podemos pasar por alto la relación poder-negocio que ha quedado de manifiesto en diversos tipos de intervención sobre el territorio, en donde las periferias de la ciudad de Puebla han sido los principales escenarios privilegiados del autoritarismo oficial. Es el caso de las 27 expropiaciones realizadas entre 1987 y 1992; en términos de superficie representaron (de no ser efectivos los amparos ganados) 1 820.4 hectáreas equivalentes a 43.3 por ciento de la propiedad ejidal afectada de 1960 a 1992.

Esta situación se da cuando el discurso oficial salinista plantea que los ejidatarios deben ser considerados mayores de edad; sin embargo, la impunidad de las acciones resulta incoherente con la defensa del estado de derecho que proclaman las autoridades, (Patiño y Castillo, 2001).

Estas expropiaciones de terrenos ejidales se efectuaron con el mismo interés de realizar negocios inmobiliarios cobijados por la administración pública. Por ejemplo, en los predios colindantes con la capital que cruzan la autopista privada de cuota a Atlixco y las inmediaciones de Cholula, luego de un violento desalojo y de la demolición de viviendas populares (en las Colonias Nueva Frontera y San Miguel La Roza), comenzaron a construirse fraccionamientos residenciales de lujo y se hicieron donaciones a escuelas particulares por parte del gobierno estatal, aun antes de obtener respuesta a la solicitud de expropiación (estas acciones se dan en 1991 y la transferencia del gobierno federal al gobierno estatal se realizó hasta principios de 1993).

Es en este contexto que, por Decreto del 4 de mayo de 1992, se expropiaron 1 083 hectáreas a los ejidos de San Bernadino Tlaxcalancingo, San Andrés Cholula, Santiago Momoxpan y Trinidad Chautenco. Dicha expropiación se realiza con el objetivo de constituir “reservas territoriales destinadas al ordenamiento de la zona metropolitana de la ciudad de Puebla” y, aparentemente, reunía todos los requisitos de utilidad pública, pero su aprovechamiento demostró lo contrario, como ya se expuso, (Gobierno del Estado, 1993)

Por otro lado, nuevamente se repite lo sucedido con la Volkswagen: a la Tesorería sólo ingresó la mitad de lo que el gobierno estatal obtuvo por la reventa de dichos terrenos (cuyo precio ya era veinte veces superior al precio de indemnización), realizada en diciembre de 1992, último mes de la administración de Piña Olaya (Rappo y Cortés, 1993).

El acecho de la especulación en estas tierras no ha vuelto empresarios a los pauperizados ejidatarios, como predecía Salinas de Gortari al reformar el artículo 27 constitucional, y sólo ha reforzado los ya conocidos vicios del sistema. Los atropellos en contra de la población rural metropolitana es algo que ha persistido. La delimitación de vialidades y zonas de reserva de suelo en los planes de desarrollo urbano o las cartas urbanas ha generado especulación, (Melé, 1994), y ha contribuido a pauperizar a la población por el encarecimiento del precio del suelo y la vivienda, entre otros bienes urbanos.

Se ha creado segregación, que tiene como fondo a la corrupción y a la incapacidad de dar soluciones reales a problemas generados durante las dos décadas anteriores. El peor camino que se pudo implantar, y que tarde o

temprano habrá de revertirse, es aquél en que un conflicto social resulta perversamente politizado y arrinconado en la esfera de lo penal, como ha sucedido hasta ahora.

SEDUE llama la atención sobre el hecho de que numerosas solicitudes de expropiación de tierras ejidales, presentadas por las autoridades locales, no pudieron ser autorizadas por el poder federal debido a que ciertas expropiaciones masivas y sin control habían dado lugar al desarrollo de la especulación con las tierras expropiadas y a su uso para formas no sociales de vivienda". Esta información extraída del documento de la SEDUE. *Reservas territoriales. Manual de normatividad*, publicado en 1983, se refiere a casos de especulación de insospechada magnitud, (Salamanca, 2005).

Lo que fue presentado como un intento en primera instancia para planificar el desarrollo urbano de la ciudad, la constitución de una reserva de 1,083 ha. En el suroeste, y el oeste de la ciudad, se volvió un ejemplo más de la colusión del poder político y grupos inmobiliarios en un contexto de cambio de administración estatal y el símbolo de la imposición de una transformación forzada de tierras ejidales en terrenos a urbanizar entregadas a intereses privados. Así, se delimitaron dos zonas de reservas territoriales, con lo cual quedaron incorporadas 425 ha. De tierras ejidales al espacio de crecimiento de la ciudad.

El propósito que se había fijado la declaratoria de Gobierno del Estado en 1990 era "ordenar el crecimiento urbano de los municipios de Puebla, San Andrés Cholula y Cuautlancingo mediante la constitución de reservas territoriales" presentadas como el "mecanismo regulador más eficaz".

Según los proyectos originales, el 47% de la zona expropiada tenía que ser utilizada para uso habitacional, en los cuales se tenían que llevar a cabo 21,014 acciones de vivienda para beneficiar a 105,070 habitantes. 17,718 acciones de vivienda eran destinadas a personas que ingresan menos de 2.5 salarios mínimos. En otra parte importante de la zona se planteaba realizar parques y reservas ecológicas. (Gobierno Del Estado, 1993)

Según los antecedentes iniciales todos los elementos de la utilidad pública y social parecían reunidos en el programa Angelópolis: por una parte regular y normar el crecimiento de la ciudad y por otra aportar una solución al déficit de vivienda popular y a la penuria de suelo disponible para las acciones públicas de vivienda. Sin embargo, en la realidad su implementación fue muy diferente.

El derecho de los ejidatarios a exigir el usufructo de sus tierras o a exigir una indemnización próxima al valor comercial, del mercado, se opuso entonces a la legitimidad urbanística de la utilidad pública invocada por el decreto expropiatorio.

En total fueron 800 ejidatarios y 1,500 familias afectadas. Pero si los ejidatarios tienen derecho de indemnización y tienen la posibilidad de ampararse, los compradores ilegales no tienen ninguna capacidad jurídica para oponerse a las expropiaciones.

Si la estrategia de reserva territorial plantea mezclar usos y entregar una parte de los terrenos a los promotores privados, únicamente tiene que ser una pequeña parte del total, y como forma de financiar la construcción de viviendas para la población de bajos recursos. En este caso lo único que se hizo fue la puesta en mano de la

iniciativa privada de terrenos con grandes beneficios para la administración o para los representantes del grupo político del antiguo gobernador. Lo que fue presentado como un programa de reserva territorial, se volvió un símbolo de la ineptitud social y política de la administración saliente, (Melé, 1994).

2.3 El programa de Desarrollo Regional Angelópolis

El artículo 9º de la ley de planeación para el desarrollo del Estado de Puebla, señala que entre los elementos del sistema estatal de planeación democrática están los programas regionales y especiales. La ley de desarrollo urbano del estado, en el capítulo III, artículo 15, contempla planes y programas a través de los cuales tendrá lugar la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el estado. En la fracción IV del mismo artículo hace referencia a planes y programas que ordenen y regulen las zonas conurbadas dentro del territorio del Estado.

Es en este marco, que en septiembre de 1993, el Ejecutivo del Estado sometió a consideración del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado, el **Programa de Desarrollo Regional Angelópolis**, en su introducción destaca que el acelerado crecimiento demográfico de la ciudad, su expansión física desordenada, ello aunado a la pérdida de dinamismo de las actividades agropecuarias en su influencia regional, han provocado un conjunto de desequilibrios que se traducen en incompatibilidades de usos del suelo, en deterioros graves del sistema ecológico regional, en concentración desordenada de la inversión industrial y del desarrollo de la infraestructura básica. Así, que el programa plantea: establecer reservas territoriales aptas para uso urbano e industrial y buscar mecanismos que eviten la especulación de dichos terrenos (Fig 6).

RESERVA TERRITORIAL QUETZALCOATL-ATLIXCAYOTL

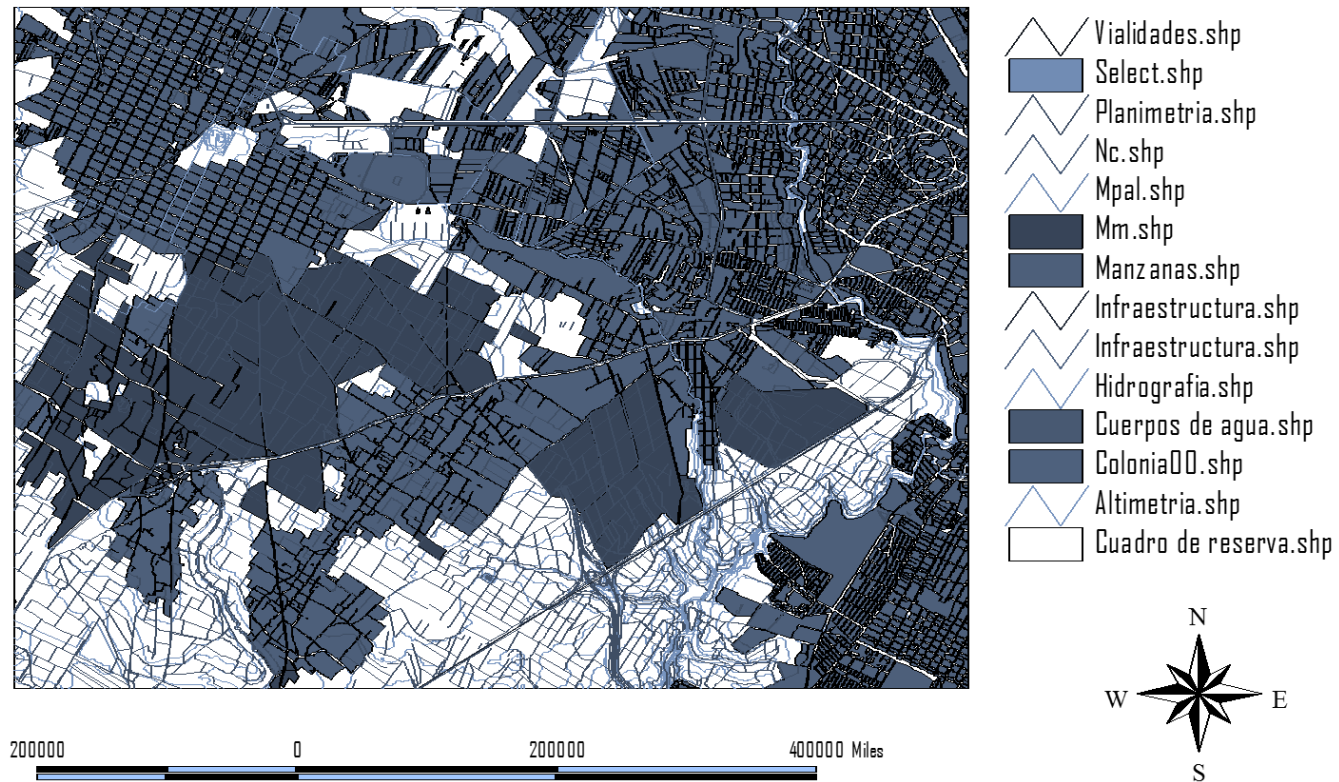


Fig. 6 Programa Angelópolis. Elaboración: Gobierno del Estado 1994

El programa forma parte de la estrategia de desarrollo de una estructura integral de inversión en infraestructura, equipamiento, vivienda y servicios, tendiente a mejorar la calidad de vida del conjunto de los habitantes de la zona conurbada de la ciudad de Puebla, así como desarrollar nuevas oportunidades económicas regionales.

La cobertura territorial y las acciones que prevé el programa abarcan la totalidad de los territorios de 14 municipios de la región Centro- Poniente del Estado de Puebla. La importancia relativa de la ciudad capital como localidad preponderante en el conjunto de la región, así como el alcance de los proyectos contenidos en el programa, requieren de la generación de un instrumento de ordenamiento territorial de carácter regional que permita un desarrollo integral y ordenado de las localidades que conforman la misma, (Gobierno del Estado, 1994).

El programa de vivienda de las reservas territoriales de san Bernardino Tlaxcalancingo, San Andrés Cholula, Santiago Momoxpan y Trinidad Chautenco, tiene como objeto dotar a más de 125,000 poblados de una vivienda digna, contando con la energía eléctrica, agua potable, drenaje, áreas verdes, vías de comunicación, y toda la infraestructura necesaria.

Convirtiéndose en el tercer asentamiento urbano en importancia en el estado de Puebla, el programa de vivienda se desprende del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, este comprende un total de 1,081 hectáreas: un 48% esta destinado a la vivienda social, un 3% para parques y unidades deportivas, un 13% para escuelas, clínicas, centros de reunión y áreas comerciales, el 9% para vialidades y 17% para los habitantes actuales del área.

Es el 25 de marzo de 1994 cuando se aprueba el Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la Zona Centro Poniente del Estado de Puebla, conforme al cual el Gobierno del Estado participa en la planeación, ordenamiento, regulación y control del crecimiento de los asentamientos humanos, ordenamiento territorial y ecológico de la región que comprende los municipios de Amozoc, Coronango, Cuautinchan, Cuautlancingo, Domingo Arenas, Huejotzingo, Juan Crisóstomo Bonilla, Ocoyucan, Puebla, San Andrés Cholula, San Martín Texmelucan, San Miguel Xoxtla, San Pedro Cholula y Tlaltenango (Gobierno del Estado, 1994).

Dicho Programa determinó entre otros, los siguientes objetivos:

* Precisar las obras de cabecera de infraestructura urbana y vial necesarias para la urbanización de las unidades territoriales Quetzalcoatl (antes Solidaridad) y Atlixcayotl:

- Vialidad metropolitana y primaria.
- Fuentes de abasto y distribución primaria de agua potable.
- Colectores generales y zonas de descarga.
- Sistemas de tratamiento de aguas residuales.

* Estimar los costos generales de la infraestructura necesaria para el desarrollo de las unidades territoriales y asignar valores a cada una de las áreas, de acuerdo a su ubicación, usos y densidades, definiendo así sus valores diferenciales y su participación en las obras de urbanización.

2.4 La constitución de la reserva territorial Atlixcáyotl en el Estado de Puebla (1993-1999)

En el cambio de gobierno, en 1993 se plantea la idea de retomar el proyecto de vivienda y equipamiento en esa zona con la creación del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis (Figura 7) en el que se incluyen tres proyectos urbanos específicos que apoyan la consolidación de la zona conurbada de la Ciudad de Puebla como un poderoso polo industrial, comercial, cultural y turístico.

La nueva administración del gobierno del Estado (1993-1999) manifestó su voluntad de hacer de esta zona una zona habitacional y de servicios que llamo: distrito Atlixcáyotl/Solidaridad. Se trata, de una mayor concertación con los diferentes sectores que cumplir estrictamente con los objetivos que señala el Decreto expropiatorio.

Y el 8 de agosto 1994 se aprobó el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula, integrado por dos unidades territoriales denominadas SOLIDARIDAD actualmente llamada QUETZALCOATL y ATLIXCAYOTL con superficies de 243 hectáreas, y 837 hectáreas, respectivamente.

SECUENCIA DE PLANES Y PROGRAMAS

Declaratoria de reservas territoriales 1990 y 1992

Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999

Programa de Desarrollo Regional Angelópolis 1996

Programa regional de ordenamiento territorial

- Diagnostico
- Integración territorial
- Estrategia de ordenamiento territorial

Programa Sub-regional de desarrollo urbano para los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula

- usos y destinos de suelo
- vialidades
- infraestructura y equipo

Programa de desarrollo urbano

- vivienda, áreas comerciales y de servicios
- desarrollo de parques industriales
- rescate de los centros históricos

Programa metropolitano de vivienda de la región Angelópolis

Fig. 7 Secuencia de planes y programas. Fuente: Sonia López, 2007

“Con el propósito de reglamentar el proceso de expropiación se impulsó la creación de Comités Estatales de Reservas Territoriales para el Desarrollo Urbano e Industrial; cuyo propósito era conservar un “sano equilibrio entre la necesidad urbana y la preservación del orden social de los bienes de los núcleos agrarios”, al mismo tiempo asegurar la coordinación entre los distintos organismos que intervienen en el proceso de expropiación, (Melé, 1994).

El Gobierno del Estado estableció que para poder detonar el crecimiento ordenado en la reserva territorial, era indispensable cumplir con el compromiso pactado con la Federación en el sentido de ejecutar las obras de infraestructura primaria tales como drenaje pluvial, drenaje sanitario, agua potable, alcantarillado, guarniciones, banquetas, electrificación, alumbrado público y vialidades maestras, indispensables para la vivienda, el comercio y el equipamiento social que se desarrollan en la zona; todo esto con el objeto de ofertar condiciones favorables para que la población pueda satisfacer sus necesidades de suelo urbano, vivienda, servicios públicos, infraestructura y equipamiento, así como reordenar adecuadamente los asentamientos humanos existentes, que en la anterior administración gubernamental no fueron regularizados, reconociendo que los terrenos de la reserva territorial presentaban al momento de su administración como patrimonio del Gobierno Estatal, una problemática compleja, al existir operaciones irregulares de enajenación especulativa, pero también construcciones con fines de vivienda social y equipamiento urbano que requieren dar continuidad a diversas acciones para su saneamiento, unas de carácter judicial y extrajudicial y otras de legalización de predios por la vía administrativa (Gobierno del Estado, 1994).

Se crea el Fideicomiso Público Atlxcáyotl-Quetzalcóatl, cuya prioridad es el dar continuidad al Programa de Desarrollo Regional Angelópolis y el de consolidar la urbanización e infraestructura primaria, así como los desarrollos comerciales y habitacionales en la reserva territorial, cumpliendo así con el objetivo previsto en el Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999 (Fig. 8).

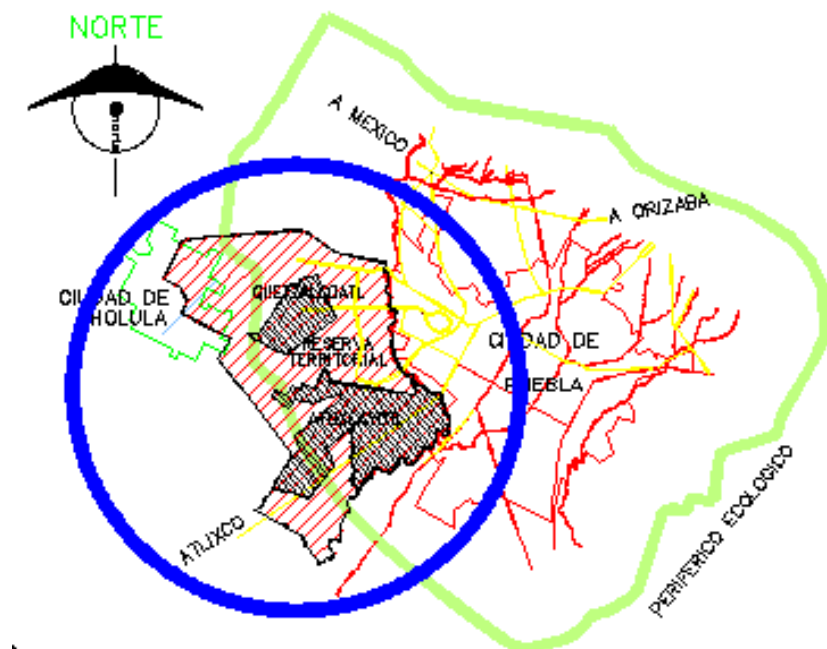


Fig. 8 Croquis de localización de las reservas territoriales. Elaboración: Gobierno del Estado, 1994.

Existieron numerosas reclamaciones y resistencia por parte de la sociedad civil, que rechazaba los proyectos; aunado a las protestas de vecinos amenazados de expulsión al aplicarse la declaratoria, aparecidas en diversos momentos entre agosto y octubre de 1993, mayormente en los periódicos Síntesis y la Jornada de Oriente,

(Salamanca, 2005), pero el programa siguió en marcha. Diversas organizaciones vecinales se constituyeron como resistencia civil para oponerse a la puesta en marcha del programa.

En 1995 se presenta el proyecto del centro comercial Angelópolis (Fig. 9), en la Vía Atlixcáyotl, ubicada en la reserva del mismo nombre, que habría de desarrollarse en 25 hectáreas y generaría 1000 empleos en forma directa y 5000 en forma indirecta (Quintero, 2005); esto implicó la construcción de una planta de energía eléctrica para abastecer el centro comercial en la colonia Santa Cruz con el consiguiente conflicto vecinal, ya que los habitantes de dicha colonia se oponían a la construcción de la planta, por estar demostrado que generaría un costo ambiental y un detrimento en la calidad de vida y la salud para los colonos. Aun con las protestas por parte de diversas organizaciones, pudo mas la inversión que generaría el centro comercial y se realizo la construcción que requería.



Fig. 9 Centro Comercial Angelópolis. Fuente: archivo personal

También se desarrolló el proyecto del Club de Golf la Vista (Fig. 10), que estaría ubicado en la misma Vía; en esas tierras que originalmente se expropiaron para generar una bolsa de reserva de suelo urbanizable para las clases mas necesitada, el costo-beneficio obtenido por esos usos de suelo era mucho mas significativo de lo que habría sido en la idea original, en los predios alrededor se han ido construyendo fraccionamientos para clase alta, y del otro lado de la vía rápida quedaron los conjuntos habitacionales de interés social; es así como comienza el proceso de desarrollo en la Vía Atlixcáyotl.



Fig. 10 Club de golf La Vista. Fuente: Sonia López, 2003

2.5 Características espaciales del corredor urbano de la vía Atlixcáyotl

Los espacios que adquieren mayor valor en su suelo son aquellos cuya localización tiene la mejor accesibilidad, como es el caso de la Vía, es en estos sitios donde se ubican las actividades de mayor rentabilidad y que están dispuestas a pagar un mayor precio por ese suelo de mejor ubicación.

Las áreas residenciales son de clases altas, se van constituyendo así en esos sectores, donde se orienta el desarrollo dentro del marco de cierta expectativa de calidad de vida; es el caso de los fraccionamientos de clase alta que se han desarrollado a lo largo de la Vía Atlixcáyotl. Las áreas de equipamiento para dicha clase se localizan por medio de esta misma dinámica, la localización de los nuevos edificios de empresariales, bancos, centros comerciales, colegios, universidades y negocios para esa misma clase.

Es muy evidente que un protagonista primordial en la configuración del espacio urbano es la inversión privada; que privilegia el corredor urbano más importante (la Vía Atlixcáyotl) para el desarrollo de la vivienda y el equipamiento de la clase social más alta.

Es así como da comienzo el proceso de configuración y el posterior desarrollo en la última década de esa zona de la ciudad, mostrando como el cambio de uso de suelo, implica todo un proceso de reorganización territorial; que da paso a nuevos patrones de localización para las actividades económicas de una zona urbana con la consiguiente constitución de una nueva configuración espacial (Castells, 1995)

La estrategia empresarial buscaba nuevos lugares de intercambio comercial y de servicios, en asociación con el gobierno modeló los límites y la morfología urbana de la ciudad; para ello se presionó y gestionó la implementación de la infraestructura vial. Para lograr la aparición de un distrito territorial en la ciudad, habilitado por la inversión privada, constituyendo parte esencial de la dinámica de crecimiento urbano de dicha zona asociada a un cambio en la ocupación de suelo, es el caso que se observa en la configuración de la Vía Atlixcáyotl; donde es palpable la evolución de la infraestructura y los servicios para la consiguiente instalación de una zona consolidada de servicios comerciales y financieros en la Vía que fue expropiada a partir del proyecto de la unidad territorial Atlixcáyotl. Esto se puede apreciar en los usos de suelo originales, que eran parte del Programa Regional Angelópolis; lo que se proponía para dicha área y lo que se fue desarrollando tuvo una profunda divergencia. La relación entre la expansión urbana y el desarrollo del sector comercial y de servicios por la vía de cambios de uso de suelo favorecidos por la declaratoria de reservas territoriales, generó, entre otras cosas, la configuración de la zona comercial, de servicios y habitacional localizada en la Vía Atlixcáyotl (Fig. 11).



Fig. 11 Centro Comercial Angelópolis. Fuente: Sonia López, 2002.

LA CONFIGURACIÓN DEL CORREDOR URBANO. PROCESOS DETERMINANTES

El desarrollo del Corredor Urbano, la Vía Atlixcáyotl, en la reserva territorial se ha venido generando a través de diferentes procesos que han avanzado para dar lugar a la forma que actualmente conocemos; estos procesos han tenido vicios y virtudes en función de los cuales se hace el siguiente análisis de lo que actualmente constituye el corredor urbano; ha habido cambios políticos, económicos, sociales, culturales, urbanos y ambientales que tuvieron efecto en la configuración espacial y a su vez retroacciones a partir de la misma.

En las configuraciones urbanas, de cualquier índole, existen siempre factores que influyen y promueven ciertas características: los **intereses económicos** nacionales, internacionales y locales son los que inician ciertas ideas de ciudad; que conviene para captar inversiones de capital, cuales son las nuevas ideas de negocios o las posibilidades que se ven de pronto en cierta zona, incentivan a tomar medidas en cuanto a las **políticas urbanas y territoriales** como captadoras de estas inversiones y/o como potencializadoras de ciertas zonas que pueden dar imágenes de progreso-modernidad a propios y extraños. Siendo los programas y planes los encargados de reestructurar la ciudad, al momento de su instrumentación la ciudad adquiere nuevas formas, son los transformadores de **lo urbano**. La instrumentación de los proyectos urbanos da como resultado una nueva morfología urbana que afecta directamente la vida de algunos grupos sociales que al ser usuarios y habitantes de esas zonas tienen necesidades específicas que deben ser satisfechas. Este aspecto de **lo social**, en cuanto a un habitante y sus modos de apropiación de la ciudad dan como resultado nuevas **formas culturales** de acercamiento y uso de la ciudad, así como nuevas **variables ambientales** a tomarse en cuenta como el

abastecimiento de agua potable, la pérdida de terrenos de filtración (y zonas agrícolas en este caso) y la contaminación de aire, suelo, ruido y agua.

Este caso no es la excepción, son los intereses económicos los motivadores en un inicio de la expropiación de tierras para dar paso a las reservas territoriales y posteriormente al desarrollo del corredor urbano Vía Atlixcáyotl, siendo la política pública la instrumentadora de esta nueva zona de la ciudad, mediante la generación del plan de desarrollo urbano, el Megaproyecto Angelópolis, donde se sientan las bases para la instrumentación del proyecto urbano que contempla “dotar de vivienda, servicio y equipamiento” (Gobierno del Estado, 1993) a la ciudad de Puebla. Llevando las modificaciones de uso de suelo hasta cumplir las expectativas financieras que la especulación en la zona fue generando. El uso de suelo ha ido cambiando obedeciendo a la vocación comercial de la Vía Atlixcáyotl por ser una vialidad principal y un acceso desde el sur-poniente a la ciudad. Su configuración urbana quedó definida como una calle que alberga: equipamiento comercial y de servicios con los hospitales y escuelas mas costosos, así como los centros comerciales y fraccionamientos mas excluyentes y los nuevos edificios del gobierno estatal con la construcción del Centro Integral de Servicios y el Ecoparque Metropolitano; lo que hace notorio su nivel de importancia en la proyección de prosperidad que se busca mostrar de la ciudad de Puebla, convirtiéndose hoy por hoy en el Corredor Urbano mas importante de la ciudad, paradigma de la “modernidad y el desarrollo”. Las implicaciones sociales de esta nueva forma urbana son múltiples, la conformación del tejido social se han venido dando en condiciones de disparidad absoluta, mientras por un lado se tienen los equipamientos mas costosos y excluyentes y la nueva zona de vivienda mas cara y exclusiva de la ciudad, en el otro lado de la Vía Atlixcáyotl se genero una gran cantidad de vivienda de interés social, cuyos habitantes son poco tomados en cuenta así como sus necesidades de abastecimiento,

movilidad o recreación. La cultura ha cambiado de tal modo que solo mediante el uso del automóvil se puede llegar a hacer uso del Corredor Urbano, existe una apropiación tan excluyente del espacio que pareciera que aquel que no tiene vehículo no tiene derecho a llegar o hacer uso del equipamiento de la zona, mucho menos de vivir ahí. En la presente administración de han generado algunos cambios en dicha conectividad sobre todo a nivel peatonal, con la creación del Parque Lineal, pero aun esta por verse si dichos pasos peatonales y puentes tendrán éxito en el acercamiento de los usuarios de clase media y baja a la Vía Atlixcáyotl como una opción para la adquisición de bienes y servicios. Dicho parque esta estrechamente vinculado al proyecto de Parque Metropolitano, un ambicioso proyecto de recuperación del Río Atoyac y de generar en su rivera un pequeño equilibrio ambiental ante la reducción (o escasez) de áreas verdes en la zona (Fig. 12).



Fig. 12 Vía Atlixcáyotl, esquina con Boulevard del Niño Poblano Fuente: Sonia López, 2015.

3.1 Lo económico

Las políticas económicas están intrínsecamente ligadas al territorio, “el Estado ha jugado un papel determinante ya sea como ente planificador, inductor, promotor o como simple gestor neutro de la economía”, (Sánchez, 1996). Su impacto en el desarrollo de la ciudad es determinante para su crecimiento y conformación, es por medio de estas directrices políticas como los gobiernos deciden en que zonas o regiones invertir mas recursos, brindar mas infraestructura y/o dotar de equipamiento atractivo para el comercio o la vivienda; de esta manera incentivan la concentración geográfica y económica en las metrópolis, con el consiguiente fenómeno de movilidad urbana.

“La ciudad capitalista, continúa siendo el territorio donde se asientan los soportes materiales necesarios a la producción y reproducción del capital, así como de la fuerza de trabajo. Al mismo tiempo, el urbano sigue siendo el espacio privilegiado en la construcción de la compleja ingeniería del consenso mediante el cual se legitima la hegemonía del capital. La globalización, sin embargo, ha impuesto cambios al proceso urbano y, aun conservando su esencia, las ciudades se transforman para adecuarse a las nuevas exigencias de la acumulación del capital, dando lugar al surgimiento de las megalópolis y la ciudad global” (Ornelas, 2004); es el Estado el que tiene en sus manos la distribución de la inversión pública y hace de ésta un instrumento de desarrollo económico de las regiones, haciendo de la política económica la mejor arma para planear el desarrollo urbano primordialmente en las ahora cada vez mas necesitadas de dotaciones de infraestructura y servicios: las zonas metropolitanas.

En la economía regional es particularmente necesario distinguir entre crecimiento y desarrollo. Se habla de

crecimiento cuando el proceso de expansión económica está asociado a cambios cuantitativos, mientras que el concepto de desarrollo se emplea en relación a cambios necesariamente cualitativos; el proceso cultural, el medio ambiente, las relaciones sociales, educación, producción y en general a todos aquellos procesos que conllevan un bienestar poblacional. En México y los países latinoamericanos, se puede hablar de crecimiento y de un desarrollo económico muy lento –cuando no nulo–, es por ello que las políticas gubernamentales están encaminadas a invertir y orientar los recursos económicos hacia la expansión de las zonas metropolitanas, para así justificar y acrecentar las potencialidades regionales que las conviertan en polos de atracción de inversiones extranjeras. (Sánchez, 1996)

La política neoliberal ordena el territorio de acuerdo a los intereses del capital oligárquico expresándose tanto en procesos locales como en los globales. La política de vivienda que hasta antes de la década de los 80's había sido a través de un Estado benefactor al igual que la educación, dio paso a la iniciativa privada y a las fuerzas del libre mercado para la dotación de vivienda, dotando de infraestructura y servicios a las zonas necesarias; con el consiguiente cambio en la estructura social, (Imas, 1997). En estos procesos en que se generan nuevas necesidades en la vida y el desarrollo de las ciudades en la búsqueda del crecimiento económico; los campesinos se han visto afectados por estas políticas que afectan a la producción agrícola; el campo mexicano es el rubro de la economía más castigado en las últimas décadas por dos factores, por un lado cada vez hay menos apoyos a los productores, por el otro las tierras ejidales han sido objeto de especulación y los ejidatarios manipulados para venderlas a grandes corporativos a precios muy por debajo de su valor comercial. En estas zonas ejidales donde se ha generado la mayor producción de “bolsas urbanizables” para la dotación de tierras al crecimiento metropolitano, como es el caso de la ciudad de Puebla. En estas políticas de expansión urbana se asegura el crecimiento en la economía regional apuntalándose con el surgimiento de las reservas territoriales. En

consecuencia la política pública tiene como objetivo, en el caso de la ciudad de Puebla, apropiarse de los terrenos ejidales en la zona sur-poniente de la mancha urbana por sus características de localización estratégica.

Las reformas del artículo 115 constitucional (1983) le otorgaron al municipio de Puebla mayor autonomía financiera para que pudiera enfrentar los retos de la “modernidad” convirtiéndose en promotor del desarrollo económico, social, cultural y político. Esta reforma tuvo un impacto inmediato en el Plan Nacional de Desarrollo 1983/88 en el que quedaron plasmadas varios lineamientos para el fortalecimiento del estado y el municipio: la descentralización de la vida nacional, la reorientación geográfica de las actividades productivas, del bienestar social y de la población, la prestación de servicios públicos a través del municipio y el favorecimiento de un desarrollo urbano planeado. Es en el marco de estos cambios nacionales como se dio pie a la implementación y puesta en marcha del Megaproyecto Angelópolis que incentivó el desarrollo hacia la periferia urbana metropolitana de Puebla pero sin contemplar medidas de regulación para este proceso, con el consiguiente impacto en la estructura urbana. Es así que la nueva política económica dejó de lado los planes de desarrollo de principios de la década de los 80's que estaban enfocados a generar un crecimiento al sur de la ciudad, donde dicha transformación sería dada por la generación de nuevos subcentros que permitirían a la urbe refuncionalizarse por medio de ejes viales y nodos que actuaran como concentradores de equipamiento y servicios. (H. Ayuntamiento de Puebla, 1980)

En teoría, las políticas económicas vinculan los recursos financieros al propósito del desarrollo social y espacial que tiende al bienestar poblacional. Esto suele ser un discurso muy aceptado pero poco llevado a la práctica toda vez que en la aplicación la política económica nacional se articula con las políticas económicas internacionales y definen las líneas básicas de la problemática regional; en otras palabras dichas políticas

económicas están destinadas a dar solución a los intereses de capital de grupos sociales minoritarios, es el caso de la ciudad de Puebla, donde con el paso de los años comenzó a generarse una nueva especulación del suelo, siendo la construcción de la autopista a Atlixco el detonante del interés económico por parte de las autoridades estatales de ese momento. El gobernador Piña Olaya encontró que las expropiaciones generarían grandes dividendos en poco tiempo y amparado por las nuevas modificaciones constitucionales que permitían separar el ejido, bajo el slogan de “utilidad pública” llevó a cabo las expropiaciones de la tierra. Ya desde este momento surgen dudas respecto a si esta es la mejor manera de abastecer a la ciudad de vivienda; existiendo múltiples propuestas para revitalizar zonas dentro de la mancha urbana que estaban sub-utilizadas como es el caso del mismo Centro Histórico de la ciudad. Así es como se da la primera fase de especulación y de intereses económicos de grupos sociales minoritarios en la zona de la, ahora, Vía Atlixcáyotl. Es a la llegada del gobernador Manuel Bartlett que se comienza a gestar el Plan Estatal de Desarrollo y el Megaproyecto Angelópolis (Gobierno del Estado, 1993), que tenían como objetivo encausar las expropiaciones hacia la “dotación de vivienda, infraestructura y servicios” para subsanar ese déficit habitacional de la ciudad; generando así la Reserva Territorial Quetzalcóatl y la Reserva Territorial Atlixcáyotl, y optimizando los recursos con un enfoque metropolitano para planificar, regular y promover el desarrollo económico con un “claro sentido social” (Fig. 13).



Fig. 13 Vía Atlixcáyotl. Fuente: Sonia López, 2015.

A consecuencia del crecimiento, expresado en el desarrollo urbano, la metrópoli consumió grandes cantidades de recursos financieros aplicados a la manutención y reproducción del sistema urbano; por un lado dotando de servicios de vivienda y por otro dando solución a los servicios públicos y de infraestructura, como transporte, drenaje y alcantarillado, tratamiento de desechos sólidos, salud, medio ambiente, electricidad y alumbrado público y teléfonos. Debiendo afrontar también el costo de operación de este nuevo sistema, con la maquinaria burocrática y administrativa que requería.

Es en este momento cuando la Vía Atlixcáyotl, pasa de ser un simple conector entre la ciudad y la nueva Autopista a Atlixco, y adquiere una vocación mucho más compleja, la de Corredor Urbano. Proveedora de los

equipamientos y servicios de la Reserva Territorial Atlixcáyotl a la vez que motivador de los intereses económicos de las grandes empresas comerciales y de servicios, comenzando la mayor especulación de suelo en los terrenos aledaños a dicha Vía; mostrando no solo una capacidad extraordinaria como polo de atracción de inversiones, sino dándole un sentido totalmente nuevo a las políticas gubernamentales del gobierno, tanto estatal como municipal, constituyendo el nuevo sub-centro urbano de la zona metropolitana.

3.2 Lo político. Expresión de las políticas gubernamentales

Las políticas públicas son definidas como un conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo el gobierno con la finalidad de dar solución a las demandas de sociales. Al hablar de políticas gubernamentales se hace referencia a las decisiones de gobierno que incorporan la opinión, la participación y el dinero de los ciudadanos que son los que eligen a los gobernantes y aportan como contribuyentes al erario público. Robles define a las políticas públicas se desarrollan siempre y cuando sean susceptibles a un fundamento legal (constitucionalidad), de apoyo político, de viabilidad administrativa y de racionalidad económica. Así pues, para que sea posible una política pública determinada en un ayuntamiento, debe existir un marco jurídico que la regule; un diseño correctamente elaborado; una base de apoyo de actores público-privados; las áreas administrativas para implementarla y por supuesto, se cuente con recursos económicos para que no termine sólo en una buena intención o en una acción de propaganda gubernamental. (Robles, 2013)

Las políticas gubernamentales, las acciones y disposiciones de recursos económicos del Estado dan como resultado la configuración de la ciudad. El Plan de desarrollo Estatal Puebla 1983-1988 plantea que “el punto de partida para alcanzar los fines de la planeación urbana indudablemente es la consideración del recurso tierra, ya que es sobre este factor donde se desenvuelve la problemática de los asentamientos humanos” (Gobierno del Estado, 1983). En este mismo discurso ya se habla de cómo el acelerado crecimiento urbano va generando fuertes tendencias especulativas con los terrenos de propiedad privada, haciéndolos inalcanzables para los sectores de menores ingresos y dificultando enormemente la aplicación de planes de desarrollo. Con estos argumentos es que a inicios de la década, el gobierno constituye la “inmobiliaria del Estado” con el propósito de

“adquirir y regular el uso de suelo urbano de los principales centros de población” (Gobierno del Estado, 1983), de aquí es donde emanan los 26 planes de desarrollo urbano de los principales centros de población donde se especifican las reservas territoriales y su incorporación al desarrollo urbano, aun cuando en el mismo Plan de Desarrollo se advierte que existe una “fuerte tendencia a la conversión indiscriminada de suelo de uso agrícola a usos urbanos”. Siendo la misma inmobiliaria Estatal la que se encargaría de, una vez contando con el insumo de suelo, acelerar el proceso de desarrollo en los aspectos de infraestructura, vivienda, transporte, etc.

El mismo Plan menciona que las acciones en materia de suelo urbano para la ciudad de Puebla deben encaminarse al “diseño de políticas finales que conduzcan a la reducción de los valores comerciales, incidiendo directamente sobre el mercado”; encontrando una fuerte demanda de suelo por parte de los sectores de menores ingresos, asentados irregularmente en la periferia creando áreas marginadas; y mostrando una tendencia exagerada a la expansión de la zona urbana, un empobrecimiento del valioso paisaje urbano y una tendencia a la desarticulación de la vialidad primaria y a la anarquía en el sistema de transporte público por falta de control en el uso del suelo.(Gobierno del Estado, 1983).

La imagen objetivo del Estado en la década de los 80's era “obtener una distribución de la población que vincule al hombre con su espacio territorial, para hacer uso eficiente de los recursos portenciales, en combinación con sectores productivos y sociales favorecidos por el equipamiento urbano, la infraestructura y la vivienda”(Gobierno del Estado, 1983), siendo aquí cuando surge el objetivo de la determinación de la reserva territorial mas apropiada, para la incorporación de suelo ejidal al proceso de urbanización, dando pie a la siguiente administración Estatal a la expropiación de los predios ejidales que estaban en la zona sur-poniente de

la ciudad.

El Programa de Desarrollo Urbano de Piña Olaya (Gobierno del Estado, 1987) evidenció los intereses estatales de utilizar todas las leyes posibles para liberar las tierras ejidales e incorporarlas al mercado comercial de tierras y de inversión privada. Siempre bajo el slogan de “necesidad” para el crecimiento urbano comenzó un fenómeno de especulación que dura hasta hoy en las tierras alrededor de las reservas territoriales.

El 18 de junio de 1987 por decreto del gobernador del estado de Puebla, Mariano Piña Olaya, y con anuencia del presidente Carlos Salinas se solicitaba por causa de utilidad pública la superficie de 757.43 hectáreas de terrenos ejidales del poblado de Santa María Tonantzintla, destinadas a la construcción de una parte de la supercarretera de Puebla-Atlixco (Secretaría de la Reforma Agraria, 1994). Para construir dicha carretera se debían expropiar los ejidos de San Andrés Cholula, Cacalotepec y Tlaxcalancingo, del municipio de San Andrés Cholula; el de Santa Martha Hidalgo del municipio de Santa Isabel Cholula; y Santa Ana Acozautla de Santa Clara Ocoyucan, (Secretaría de la Reforma Agraria, 1994).

Posteriormente en 1993, se da el decreto por medio del cual el Gobierno Estatal expropió 1,081 hectáreas a cientos de campesinos cholultecas bajo el argumento el mismo argumento de “causa de utilidad pública”, y que dio origen a la Reserva Territorial Atlixcáyotl–Quetzalcóatl. No se menciona en ninguna parte que a esa extensión de terreno se le daría uso comercial alguno; sin embargo, hoy, más de un centenar de empresas y fraccionamientos comerciales están asentados en 1,050 hectáreas, restando sólo 30 ha. de áreas verdes.

El uso de suelo necesario para el desarrollo urbano de acuerdo al Programa de Reservas estaba determinado legalmente de acuerdo a la zonificación primaria y usos de suelo que se indicaban en el programa original para la unidad territorial Atlixcayotl con una superficie de 867.95 has., que servirían para ordenar el crecimiento urbano en lo correspondiente a la zona territorial identificada por el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula, así como el área correspondiente al Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Vía Atlixcayotl, con una superficie de 757.51 has. (Gobierno del Estado, 1994).

De acuerdo a un análisis del Programa Subregional de Desarrollo Urbano (Gobierno del Estado, 1994) de los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés y San Pedro Cholula se han hecho cuatro modificaciones a este programa las cuales dieron paso a la instalación de cadenas comerciales, fraccionamientos de lujo, hospitales exclusivos e instituciones de educación privada. Todos esos cambios fueron promovidos por el gobierno del estado y fueron avalados por la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), la última en el 2011 promovida por el gobierno de Rafael Moreno Valle y que contempla por primera vez devolver 10 hectáreas al uso de área verde.

La primera modificación se realizó en 1997, durante el gobierno de Manuel Bartlett Díaz. El cambio consistió en incrementar la densidad del uso habitacional de la reserva. Se hizo la primera “descentralización comercial”, que no estaba prevista originalmente; decidiéndose incluir a los sectores privado y social a invertir y se dieron una serie de estímulos fiscales para fomentar el crecimiento económico de la zona.

La segunda modificación –también llamada actualización–, se efectuó el 18 de diciembre de 1998, también durante el gobierno de Manuel Bartlett. Ahí se agregaron nuevas superficies a la reserva, en total 200 hectáreas más. Se hicieron modificaciones para vialidades; se buscó que el ordenamiento territorial y ecológico se realizara de manera sustentable. También se reforzaron las facilidades fiscales y administrativas para la instalación de comercios, viviendas y servicios, así como también se dieron más apoyos para incluir otras áreas comerciales. La Sedesol dio su visto bueno e incluyó el planteamiento del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis (Gobierno del Estado, 1998)

En el plan estatal de desarrollo 99-05, el gobierno del Lic. Melquiades Morales, considera por primera vez a las reservas territoriales como la zona de Angelópolis, y se habla de que es la zona mas desarrollada de la entidad. En ésta administración se registran 3 modificaciones efectuadas al Programa Subregional de Desarrollo Urbano (Gobierno del Estado, 2004) para los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Pedro Cholula y San Andrés Cholula, con fechas de publicación en el Periódico Oficial del:

14 de junio del 2000,

10 de enero del 2003 y

13 de septiembre del 2004, respectivamente.

La modificación más importante fue la del año 2002 (publicada en enero 2003 en el Periódico Oficial), durante el periodo de gobierno de Melquiades Morales Flores. Para entonces ya el 80 por ciento de la superficie de la reserva estaba completamente urbanizada, por lo que se hizo una nueva petición a la Sedesol federal para que autorizara la creación de nuevos espacios comerciales. En términos

específicos, se suponía que la superficie de suelo en la zonificación primaria se sujetara al coeficiente de ocupación del suelo y al coeficiente de utilización del suelo que se determino y que consideró el equipamiento urbano y la vialidad local después de descontar la vialidad primaria estructuradora (Gobierno del Estado, 2003).

Con la tercera modificación se elevó la plusvalía de la zona y los predios comenzaron a comercializarse en dólares, no en pesos mexicanos, hasta alcanzar el costo actual que oscila entre 500 y 800 dólares por metro cuadrado; llevando al agotamiento las 60 ha. del parque metropolitano y dejándolas en las 20 ha. de las que se habla actualmente (Gobierno del Estado, 1999).

En la modificación del programa regional angelópolis, que se llevó a cabo en el 2002, se plantea como objetivo consolidar la región de Angelópolis como el principal polo de desarrollo en Puebla (Gobierno del Estado, 2002). Completando los proyectos inconclusos, para convertirlo en un centro económico, cultural y turístico de nivel internacional; y así da inicio la nueva urbanización de zonas ejidales con la creación del fraccionamiento Lomas de Angelópolis en los terrenos que quedaban ya fuera de la reserva. Consolidando a la Vía Atlixcáyotl como el corredor urbano que proveerá de bienes y servicios a estos nuevos habitantes y usuarios de la zona.

En el año 2011 se presenta la última modificación al Programa Subregional Angelópolis, ya en el gobierno de Moreno Valle, haciendo de nuevo cambio en los usos de suelo, pero dando prioridad por primera vez a la dotación o restitución de áreas verdes y generando equipamientos para todas las clases sociales. El discurso hace notar el “interés de continuar consolidando esta Reserva Territorial, considerando principalmente la vocación de cada uno de los predios que la conforman. En el caso de la constitución de áreas verdes y zonas

protegidas es necesario salvaguardar los predios con características adecuadas como es el caso del Parque Metropolitano, el Paseo Ribereño y otros espacios destinados a áreas verdes, mediante proyectos que dignifiquen los espacios para el regocijo y disfrute de todos los poblanos" (Periodico Oficial, 2011). En realidad justifica el hecho de que se dona otra area verde para la construcción del Centro de Rehabilitación Integral Teletón, y se toma parte otra parte para la construcción del Centro Integral de Servicios, así que solo es una compensación para que no se pierdan las escasas hectáreas destinadas a area verde que quedan (Fig 14).

P.S.D.U. (2004)					MODIFICACIÓN P.S.D.U.				
USO DEL SUELO	SUPERFICIE (HAS.) UNIDAD TERRITORIAL QUETZALCÓATL	SUPERFICIE (HAS.) UNIDAD TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL	SUPERFICIE TOTAL	(%)	USO DEL SUELO	SUPERFICIE (HAS.) UNIDAD TERRITORIAL QUETZALCÓATL	SUPERFICIE (HAS.) UNIDAD TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL	SUPERFICIE TOTAL	(%)
HABITACIONAL	127.72	301.50	429.22	39.69	HABITACIONAL	127.72	299.86	427.58	39.54
EQUIPAMIENTO	44.89	203.00	247.89	22.92	EQUIPAMIENTO	42.90	208.21	251.11	23.22
COMERCIO	11.45	144.07	155.52	14.38	COMERCIO	11.45	140.58	152.03	14.06
PRESERVACIÓN ECOLÓGICA	23.89	113.91	137.80	12.74	PRESERVACIÓN ECOLÓGICA	25.88	114.89	140.77	13.02
VIALIDADES	34.29	76.79	111.08	10.27	VIALIDADES	34.29	75.72	110.01	10.17
TOTAL	242.24	839.27	1081.51	100.00	TOTAL	242.24	839.26	1081.5	100.00

Fig. 14. Tabla comparativa del Programa subregional de Desarrollo Urbano 2004 y la modificación en 2011. Fuente: Gobierno del Estado, 2011

Es relativamente fácil notar que las políticas gubernamentales, en apariencia distintas, sin importar partidos, ideologías o décadas siguen siendo las mismas. Se busca el interés económico y la demostración de "progreso y modernidad" sin que ese dos palabras sean un verdadero reflejo en la vida de los habitantes de una ciudad.

3.3 Lo urbano. La reestructuración de la ciudad, una nueva centralidad

La expansión de la superficie urbana de la ciudad de Puebla inició a la mitad del siglo XX (Fig. 15), son varios los factores que permitieron que la ciudad se extendiera desde su Centro Histórico hacia la periferia: creación de fraccionamientos, urbanización irregular, construcción de vialidades, intereses económicos y políticos, desarrollo de la industria, las juntas auxiliares, los municipios conurbados y el proceso de metropolización.

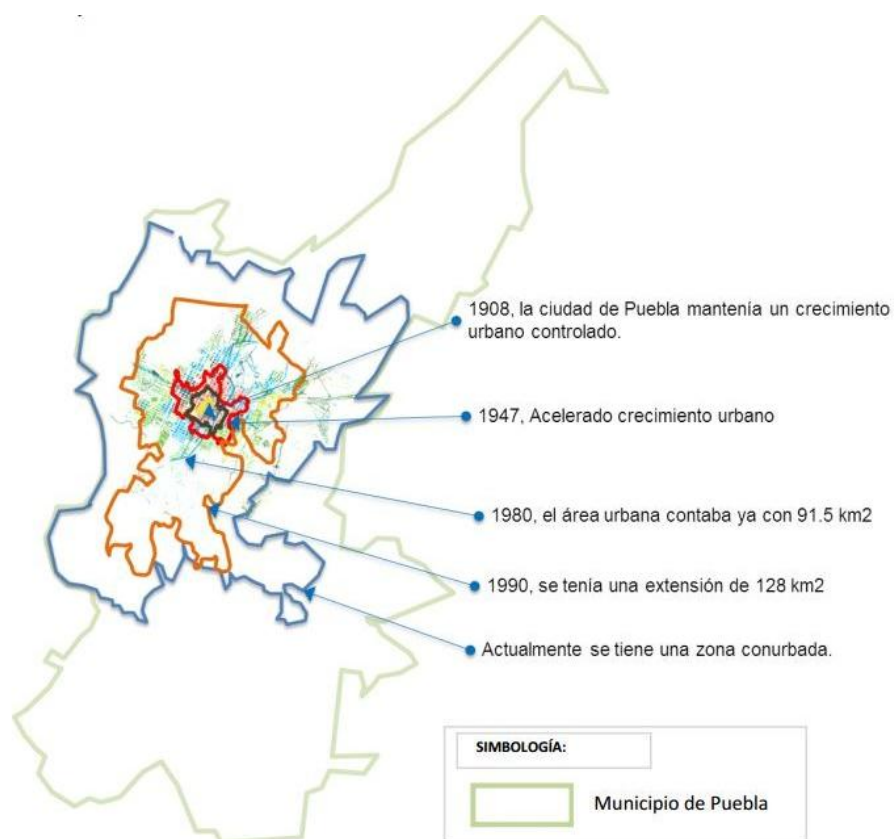


Fig. 15 Crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Puebla. Fuente: Rasgado, 2013.

A principios de la década de los 80's los planes estatales y municipales de desarrollo apuntaban a una consolidación de la ciudad, con la creación de nuevos núcleos policéntricos que descentralizarían las actividades del centro histórico generando ejes viales y un periférico como los de la ciudad de México para dar mayor eficiencia a la movilidad urbana, y con la creación de estos nuevos espacios, hacia el sur de la ciudad, se generarían subcentros urbanos que estarían conectando a los centros de barrio y harían de cada zona un pequeño núcleo de servicios y equipamiento para los habitantes; se generó un crecimiento expansivo y disperso de la mancha urbana hacia el sur (Gobierno Municipal, 1980). Pero al generarse el Plan Estatal de Desarrollo 83-89 (Gobierno del Estado, 1983) se hace mención del creciente déficit de terrenos para dotar de vivienda y servicios a la ciudad y se plantea la posibilidad de generar "bolsas" de reservas territoriales para dar respuesta a esta necesidad; con lo que la idea de la refuncionalización de la ciudad en cuanto a recuperación de espacios y redensificación de ciertas áreas fue quedando relegada.

Con el incremento poblacional y la consiguiente conurbación del municipio de Puebla con los municipios colindantes se dio la pauta para comenzar el establecimiento de nuevas zonas industriales y la construcción de infraestructura vial (la Vía Atlixcóyotl) que facilitó la expansión urbana hacia el sur-poniente en mayor medida. Posteriormente, con la declaratoria (Secretaría de la Reforma Agraria, 1994) y posterior expropiación de los terrenos de la Reserva Territorial Quetzalcóatl-Atlixcóyotl, el proceso de conurbación entre Puebla y los municipios de San Pedro Cholula y San Andrés Cholula se aceleró sensiblemente. En la actualidad, son cinco los municipios en condiciones de conurbación directa con Puebla: San Andrés y San Pedro Cholula, Cuautlancingo, Amozoc y Ocoyucan. La ciudad de Puebla y los cinco municipios antes mencionados son considerados como el sector más

representativo de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala, ya que integran la mayor parte de la población metropolitana. En dicha Zona Metropolitana, el municipio de Puebla presenta una posición estratégica como centro integrador de regiones, polo articulador de actividades económicas. En él se ubican importantes parques industriales, representa el lugar de la toma de decisiones y control por su concentración de instituciones: académicas, económicas, empresariales, gubernamentales, etc.; es el lugar de la innovación y la competencia, tiene la función de "puerta" al exterior (INEGI,2010).

La Reserva Territorial Quetzalcóatl-Atlixcáyotl es producto desde su inicio de la intervención del gobierno del estado de Puebla para desarrollar estratégicamente determinadas zonas de la ciudad que comenzaban a tener una vocación claramente comercial; mediante la creación de la Vía Atlixcáyotl, principalmente, como elemento estructurador de esta nueva centralidad, generando la desaparición de las áreas agrícolas por ser los terrenos mas apropiados para esta urbanización (por su ubicación en los límites de lo que entonces era la mancha urbana de la ciudad) y comenzando la especulación en estos terrenos por su vocación de especialización terciaria.

Ya en el 2004 la zona donde se ubica la Vía Atlixcáyotl (en la Reserva Territorial) es ,de acuerdo a los datos proporcionados por el INEGI (2005), considerada una zona de Alto Potencial de Desarrollo Socioeconómico por su estructura de corredor urbano, quedando la Reserva Territorial Quetzalcóatl como habitacional y la Reserva Territorial Atlixcáyotl, por su desarrollo alrededor de la Vía del mismo nombre, con un uso de suelo predominante habitacional, pero también comercial y de servicios a todo lo largo del corredor urbano.

Por lo anterior, es la Reserva Territorial Atlixcáyotl la de mayor impacto en la ciudad desde su creación hasta la actualidad ya que cuenta con equipamiento, zonas comerciales y desarrollos habitacionales que responden a un determinado grupo de la población, lo que la vuelve una nueva centralidad exclusiva, excluyente y auto-segregada; cuyo conector y principal proveedor de servicios es la Vía Atlixcáyotl.

En la Reserva Territorial Atlixcáyotl existe un uso primordialmente habitacional, aproximadamente el 70% del uso de suelo, de estas viviendas más de un 60% están organizadas en fraccionamientos cerrados de acceso controlado, los cuales no presentan integración alguna entre su traza vial y la de los fraccionamientos y colonias colindantes. Sumado a esto las vías de alta velocidad que dividen a la Reserva contribuyen a una mayor fragmentación espacial y social del espacio urbano. Los espacios públicos se han caracterizado por su abandono y falta de uso, debido a su deficiente accesibilidad e infraestructura inadecuada para la movilidad no motorizada, por lo que se han convertido en lugares inseguros que únicamente funcionan como zonas de tránsito o desplazamiento (Fig. 16).



Fig. 16 Área verde entre Centro Comercial Angelópolis y Milenium. Fuente: Sonia López, 2008.

Es en la Vía Atlixcáyotl donde existe, desde el inicio y cada vez más, una gran variedad de equipamientos con la infraestructura y servicios necesarios, sin embargo, son de carácter privado, hecho que limita el acceso de la mayoría de la población, principalmente la de bajos recursos. Por otro lado, la mayoría de estos equipamientos se encuentran dispersos y presentan condiciones limitadas de accesibilidad (Fig 17).



Fig. 17. Rotonda con semáforo frente a Home Depot. Fuente: Sonia López, 2015.

Para poder hacer un análisis del desarrollo ocurrido en el corredor urbano en los últimos años es necesario analizar los componentes que configuran su nueva forma urbana. Esto mediante el estudio de sus usos de suelo, principalmente caracterizados por vivienda y equipamiento urbano, y su infraestructura, en lo que respecta a las vialidades, como determinante por parte de las autoridades para generar la acción desarrolladora por parte de la inversión privada.

La mayor modificación a los usos de suelo se da en el gobierno que inició con el Programa Angelópolis, el de Manuel Bartlett, (Gobierno del Estado, 1994), donde mediante la “venta de espacios controlados” se comienza a desarrollar la zona Angelópolis, con un discurso que plantea construir un sector de la ciudad de “primer mundo”

y así rescatar la “grandeza de Puebla”; esta política del gobierno a nivel urbano continuaría en los sexenios posteriores (Fig. 18).

RESUMEN DE USOS DEL SUELO DE LA MODIFICACIÓN PARCIAL DEL PROGRAMA SUBREGIONAL EN EL 2002

Usos De Suelo	ATLIXCÁYOTL HA.	MODIFICACIÓN PARCIAL 2002	
		HA.	%
Habitacional	296.39 HA.	423.15	34.15
Equipamiento	183.73 HA.	228.95	21.17
Comercio	150.57 HA.	161.22	17.35
* Preservación Ecológica	*138.49 HA.	*162.38	15.95
Vialidades		105.81	11.38
Total	769.18	1081.51	100%

Fig. 18 Fuente: Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula

En esta tabla ya podemos apreciar como el uso comercial y de equipamiento tienen el 38% del porcentaje de ocupación de áreas por encima del 34% que se destina a uso habitacional.

El Centro Comercial Angelópolis ha sido el primer equipamiento comercial en construirse a la par que el Fraccionamiento La Vista es el primer desarrollo habitacional de clase alta en construirse, y ambos constituyen el

polo de atracción más fuerte de dicha zona, el detonante para el proceso de urbanización y en el cambio de uso de suelo de equipamiento y servicios que siguió; lo que no solo influye a los habitantes de las áreas que lo rodean, sino que ha incidido en la refuncionalización de toda la ciudad. El equipamiento de la zona terminó por ser ineficiente e insuficiente ya que esta enfocado solo a un sector poblacional; quedando desatendidas las colonias y fraccionamientos populares y sus necesidades a nivel urbano. Ya desde el inicio dan una idea del sector poblacional y la clase de servicios a los que estará dirigida la vocación del Corredor Urbano. Con el paso de los años los intereses económicos terminaron por convertirlo en una zona completamente comercial. Principal acceso al Fraccionamiento Lomas de Angelópolis, la zona habitacional de clase media-alta mas grande y de mayor plusvalía de la ciudad. La Vía Atlixcáyotl es el proveedor de los bienes y servicios de este nuevo sub-centro urbano; categorizado como el paradigma de vivienda y “modernidad” no solo de la ciudad de Puebla sino de toda la región metropolitana.

En contraste con el resto de la ciudad que pareciera haber quedado relegada en la planeación gubernamental de una década y en el crecimiento y desarrollo de opciones y esquemas que permitieran una redensificación urbana. Las reformas estructurales han sido enfocadas a dar solución a las carencias de servicios, a mejorar las vialidades (la Vía Atlixcáyotl fue la primera calle en ser de concreto hidráulico) y a proveer de equipamientos a la zona -“la estrella de Puebla”- enfocados a las clases privilegiadas que viven en ella (Fig. 19).



Fig. 19. Equipamiento comercial. Fuente: archivo personal

En la Vía Atlixcáyotl se ha originado un nuevo polo de crecimiento, para la localización de actividades de alta tecnología y servicios especializados y, al mismo tiempo, se ha generado una serie de actividades de servicios comerciales a gran escala. Esto ha dado paso a una estructura poli céntrica, con la consiguiente fragmentación urbana, debido a la intrusión de estructuras exclusivas para determinado sector social en forma de productos urbanos; grandes equipamientos “autistas” con respecto al entorno, segregadores y dedicados principalmente al consumo de dicha colectividad (Soto, 2002).

Es en la nueva administración estatal donde se ha intentado darle una nueva configuración a la imagen urbana y desarrollo del corredor urbano, dotándolo de “macro” obras que magnifiquen aún más su carácter de

elemento modernizador de la ciudad a la vez que intentando –porque aún no se ve si tendrán éxito- permitir una mayor inclusión de los grupos sociales mayoritarios al uso o prestación de servicios públicos, con la construcción del Centro Integral de Servicios (CIS) y con el desarrollo del Parque Lineal para favorecer la movilidad peatonal y ciclista por los 6 kilómetros que comprende la Vía Atlixcáyotl (Fig. 20).



Fig. 20. Parque Lineal. Fuente: archivo personal

El cambio de la morfología y la estructura urbana es evidente a lo largo de los 20 años que han pasado desde su inicio, la Vía Atlixcáyotl paso de ser una calle de 4 carriles, primero a 6 y ahora es una vialidad de 10 carriles, cada ocasión que este cambio ocurrió se dejó de lado la opción del peatón como centro del diseño y la vialidad. En conclusión es importante hacer estudios que desemboquen en planteamientos de rediseño de la forma, que constituyan una nueva ciudad, donde el peatón (léase el usuario) tenga prioridad sobre el automóvil.

3.4 Lo social. Los ocupantes del suelo urbano

Es desde los “espacios” –urbanos- donde se establecen las relaciones sociales primarias con los otros, (Estrada, 1993). En el momento de las expropiaciones se comenzaron a generar problemas y diversas inconformidades sociales por la falta de un consenso adecuado en la población, siendo el pago de los predios expropiados cuestionado como una medida arbitraria e injusta para los ejidatarios de la zona, los dueños en esos ejidos recibieron por sus tierras de 3.88 pesos a 5.1 pesos el metro cuadrado en 1992 (Gobierno del Estado, 1994), cuando se les liquidó, pero hoy el metro cuadrado se vende desde siete mil pesos, de acuerdo con diversas ofertas inmobiliarias publicadas en internet. Las construcciones que en un principio dieron pauta a la reserva territorial por el déficit habitacional que existía en la ciudad fueron solo la justificación para tomar una medida expropiatoria que no resolvería del todo el problema habitacional. Y en la Vía Atlixcáyotl, se generó el asentamiento habitacional de las clases privilegiadas (mayormente en el lado oriente) y de los equipamientos y servicios para esas clases mientras que al otro lado (el poniente) y detrás de los grandes desarrollos, en las franjas marginales quedaron asentados los habitantes de clase baja y los conjuntos de vivienda de interés social.

Una muestra de las consecuencia sociales que conllevan las políticas económicas y urbanas manifestadas en las reservas territoriales Quetzalcóatl-Atlixcáyotl es la intensa ocupación demográfica en un corto periodo de tiempo como vemos en la siguiente información del Censo de Población y Vivienda del INEGI del año 2010, la Reserva Territorial Atlixcáyotl comprende 16 Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEBs) cuyas características demográficas y socio-económicas son:

POBLACIÓN TOTAL

Como se observa en el cuadro 1, la población total de la Reserva Territorial Atlixcáyotl en el 2010 fue de 45,639 habitantes. Dicha Reserva se ubica entre dos de los municipios que forman parte de la Zona Metropolitana de Puebla: San Andrés Cholula, con una población dentro de la Reserva de 23,413 habitantes, lo que representa un 51 % de la población total antes mencionada; y Puebla, con una población de 22,226 habitantes, lo que representa un 49%. Así la Reserva Territorial Atlixcáyotl por una diferencia del 2%, es territorio mayoritario de San Andrés Cholula. Por otro lado, el municipio de Puebla y San Andrés Cholula en conjunto suman un total de 1,640,250 habitantes, donde la Reserva Territorial Atlixcáyotl representa el 3% con 45,639 habitantes.

CUADRO 1. POBLACIÓN TOTAL DE LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL Y EN LOS MUNICIPIOS DE PUEBLA Y SAN ANDRÉS CHOLULA EN EL AÑO 2010

Area correspondiente al:	POBLACION TOTAL AÑO 2010	
	HABITANTES	%
MUNICIPIO DE SAN ANDRES CHOLULA	23,413	51
MUNICIPIO DE PUEBLA	22,226	49
POBLACIÓN TOTAL DE LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL	45,639	100
POBLACIÓN TOTAL MUNICIPIO DE PUEBLA Y SAN ANDRÉS CHOLULA	1,640,250	100

Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010

Dentro de los aspectos socio-económicos encontramos la siguiente información.

POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA (PEA)

En el cuadro 2 se observa que la Población Económicamente Activa (PEA) ocupada en la Reserva Territorial Atlíxcáyotl fue de 12,489 personas en el año 2010, lo que representa un poco más de la cuarta parte, 27%, de la población total de la zona. Del total de PEA ocupada, se ubican en el Municipio de Puebla 9,405 habitantes, cantidad que representa más de la tercera parte de su población total con un 42%. De esta manera se aprecia que el Municipio de San Andrés Cholula contiene un grupo de 3,084 habitantes, dato que indica que un 13% de su población total ocupa la Reserva Territorial Atlíxcáyotl. En cuanto a la población total del municipio de Puebla y San Andrés Cholula la PEA ocupada representa 41% del total de habitantes con 664,468 personas, en el que la Reserva ocupa el 1.87% con 12,489 habitantes.

En conclusión, la población económicamente activa ocupada únicamente representa un poco más de la cuarta parte de los habitantes en la Reserva y de este total, tres cuartas partes se localizan en el Municipio de Puebla, sin embargo, en este municipio el grupo económicamente activo representa menos de la mitad de sus habitantes ubicados en la reserva. Por otro lado, la PEA ocupada de la Reserva Territorial representa un grupo reducido de 1.87% en la población total de los municipios de Puebla y San Andrés Cholula.

CUADRO 2. POBLACIÓN TOTAL Y ECONÓMICAMENTE ACTIVA DE LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL Y LOS MUNICIPIOS DE PUEBLA Y SAN ANDRÉS CHOLULA EN EL AÑO 2010

Area correspondiente al:	HABITANTES			
	POBLACIÓN TOTAL	% respecto de la población total	POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA (PEA) OCUPADA	% respecto de la población total
MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA	23,413	25	3,084	13
MUNICIPIO DE PUEBLA	22,226	75	9,405	42
POBLACIÓN TOTAL DE LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL	45,639	100	12,489	27
POBLACIÓN TOTAL MUNICIPIO DE PUEBLA Y SAN ANDRÉS CHOLULA	1,640,258	100	664,468	41

Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010

En los 20 años, desde su creación a la fecha, la zona y sus ocupantes han crecido exponencialmente, pero siempre con las marcadas diferencias que existieron desde el inicio, con ocupantes del suelo urbano segregados espacial y socialmente; y a la vez con una clase media-alta que procura no darse cuenta que debe convivir o al menos compartir la vialidad que sirve como distribuidor y divisor de sus diferencias: la Vía Atlixcáyotl.

La Vía en si, representa un fuerte conflicto social, pues los habitantes de los fraccionamientos de interés social son poco tomados en cuenta cuando se plantea la distribución del transporte público y privado por este Corredor Urbano, con la consiguiente migración de este sector poblacional hacia otras zonas mejor conectadas por medio del transporte colectivo (Fig. 21).



Fig. 21 Parada de transporte colectivo. Fuente: Sonia López, 2015

Es evidente que debido a las grandes diferencias sociales de la zona, y su segmentación y exclusión de clases no existe una integración barrial o regional, las colonias que estaban ahí como asentamientos irregulares desde antes de su constitución como reserva territorial son los únicos subcentros que pueden considerarse organizados e integrados como comunidad. En cada fraccionamiento cerrado se supone existe una organización condominal, pero la falta de conciencia en las posibilidades que brinda la participación ciudadana hace que

estos representantes de condóminos pierdan interés y no se logre una colaboración, mucho menos inter-relación, entre los habitantes incluso del mismo fraccionamiento.

Los problemas generados por el crecimiento descontrolado de esta zona de la ciudad, que deterioran la calidad de vida de la población son algo serio, las nuevas generaciones que van creciendo y se desarrollan en estos nuevos esquemas de ciudad desconocen el concepto de comunidad o integración barrial, con la consiguiente ausencia de solidaridad o integración y las ideas de temor al encuentro en las calles, prefiriendo la vida dentro de cuatro paredes y frente a una pantalla como la solución a los problemas del mundo que los rodea, olvidando o desconociendo que es la ciudad como espacio "historicamente construido" la que determina los procesos de la vida social que intervienen en la constitución de la experiencia cultural de sus habitantes (Fig. 22). La ciudad guarda y muestra las huellas de la historia de los hombres que la han habitado; conformada, pero también conformadora de la vida de sus habitantes. "La ciudad proyecta sobre el terreno una sociedad, una totalidad social, que construye, propicia o impide, genera o limita la vida de sus habitantes", (Beriaín, 1996).



Fig. 22. Edificios de vivienda estudiantes Tecnológico de Monterrey y construcción de Vía San Ángel. Fuente: Sonia López, 2006.

3.5 Lo cultural. El paradigma de la modernidad

El diccionario de la Real Academia Española, define a la cultura como el “conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época y de un determinado grupo social” (RAE, 2014); el término cultura se asocia con las formas de hacer, sentir y pensar de un sector de la población, y es la arquitectura, como creadora del hecho urbano, la encargada de dar los espacio que propician el encuentro entre las personas, es en la ciudad donde se moldean los paradigmas, donde se acrecentan o minimizan los intercambios humanos. Estos paradigmas psicológicos permanecen en el tiempo y generan actitudes e ideas de organización social diferentes a los concebidos hasta entonces.

Los seres humanos por medio de la cultura es como se aproximan a la naturaleza, es en esta interacción que se desarrolla el lenguaje y los conocimientos, y como fue evolucionando la tecnología, el desarrollo de productos y su modo de uso da como resultado diversas costumbres, hábitos y tradiciones que al cabo del tiempo dan como resultado paradigmas ideológicos tan arraigados en una sociedad que se vuelven difíciles de modificar.

Es el caso del nuevo desarrollo de vivienda en la Reserva Territorial y el nuevo modo de intercambio de bienes y servicios en la misma zona ha propiciado diversas formas de apropiación del territorio por parte de los habitantes, un cambio cultural tan drástico que ha permeado no solo en los pobladores de esa área, sino en todo el resto de la ciudad. En el inicio, las colonias que estaban ahí asentadas como Concepción la Cruz y Granjas del Atoyac eran asentamientos marginales, que se mantuvieron en la irregularidad hasta la creación de las reservas y la posterior urbanización de las mismas; pero a pesar de este hecho, o por el mismo, son verdaderas unidades

barriales, con tradiciones muy arraigadas, se vive el espacio público como lugar de reunión e intercambio. Por el contrario, los nuevos desarrollos que posteriormente se generaron contienen habitantes con un concepto cultural muy distinto, que no generan comunidad; donde el individualismo y la idea de ostentación de poder son la premisa en la vida cotidiana.

Estos paradigmas psicológicos y conductuales se han venido desarrollando hasta penetrar en la mentalidad de una buena parte de los habitantes de esta área, en la actualidad el sistema social y económico ha llevado a una valoración del dinero como rector en los usos y costumbres, muestra de ello es el espacio arquitectónico y objeto de estudio la Vía Atlixcáyotl, donde los vehiculos son los principales "clientes y usuarios", dedicados para ellos metros y metros cuadrados de estacionamientos, con secciones donde no hay banquetas –como en la entrada norta a Lomas de Angelópolis- y existe una clara segregación no solo hacia los peatones sino a una clase social que se desplaza en transportes diferentes al automovil (Fig, 23).



Fig. 23. Paradero de autobus y acceso al Fraccionamiento la Vista. Fuente: Sonia López, 2015

Los edificios e instalaciones en los que se encuentran los servicios para la atención de las necesidades de la población instalada en esa área, son ejemplo de este paradigma conductual, con la consiguiente exclusión social para una clase social que también vive ahí, ya que la oferta de educación, comercio, recreación y servicios está enfocada a cubrir las expectativas de una clase privilegiada que se desplaza en automóvil y que no tiene interés en apropiarse del espacio público, dejándolo asignado a la categoría de vía de desplazamiento y zonas residuales; mostrando cada edificio características que lo unifican (aunque el slogan publicitario dice que lo distinguen) con la zona y convirtiendo a la Vía Atlixcáyotl en un símbolo de la estructura socio-económica de la zona sur-poniente de la ciudad y haciéndola el referente de toda la ciudad como ejemplo de “modernidad” y “status socio-económico”, pero haciendo evidente la carencia de imagen urbana, la falta de

integración comunitaria y la fragmentación morfológica e ideológica que se ha vuelto un común en la mente de las personas.

La presente administración tiene mucho interés en la Vía Atlixcáyotl, como elemento rector de la imagen de modernidad de la ciudad, y ha tomado acciones para darle nuevas características vivenciales a algunos de sus espacios, muestra de ello es el recién inaugurado parque lineal, que pretende invitar a los habitantes y visitantes a hacer recorridos peatonales por varios kilómetros del corredor urbano, generando una nueva imagen urbana, y esperando nuevos modos de apropiación; se espera que este proyecto sea un posible detonante de nuevos espacios públicos o de integración de los ya existentes y, por consiguiente, cambios en los paradigmas culturales de los habitantes.

3.6 Lo ambiental. Los modos insustentables de hacer ciudad

Los problemas ambientales en áreas urbanas y en los alrededores de éstas, son fenómenos que derivan del aumento del crecimiento urbano y que se traducen en el deterioro de las condiciones ambientales, (Frers, 2010). En el entorno urbano el origen de la contaminación esta intrínsecamente ligado con los cambios de uso de suelo y el crecimiento acelerado de la mancha urbana. Por estos motivos los sistemas urbanos importan grandes cantidades de recursos para ser transformados en bienes y servicios y restituidos al ambiente en forma de residuos y emisiones. Es un hecho que esto no solo afecta al entorno urbano, sino a las regiones de las que extraen estos recursos y también regresan los efectos de la contaminación.

Las actividades que se realizan en un centro urbano o urbano industrial y en sus zonas periféricas, generan distintos tipos de desecho que pueden convertirse en contaminantes y originar problemas ambientales que afectan la calidad de vida de los habitantes. Se pueden mencionar: la generación de residuos sólidos y la contaminación del agua provenientes de viviendas, equipamiento y comercio; la emisión de gases de los vehículos y la industria; los ruidos producidos por vehículos y la contaminación electromagnética.

Entre los elementos que mas contaminan esta, por supuesto, el automóvil como el objeto individual que más impacto produce, desde su fabricación, la contaminación de aire y ruido y la gran cantidad de espacio que ocupa, provoca congestión en las vialidades y dificulta la movilidad peatonal; con el problema añadido que representa la infraestructura que requiere para circular: el asfalto, (Frers, 2010).

Es el caso de la ciudad de Puebla, instalada sobre grandes “bolsas” de reservas territoriales en las últimas dos décadas, y llevando a una modificación completa del paisaje urbano; con resultados negativos para la sustentabilidad de la urbe. La forma original fue remplazada por el cemento que cubre el suelo alterando la relación entre la infiltración y el escurrimiento de agua de lluvia y reduciendo la circulación de nutrientes, terminando por reemplazar el hábitat natural con construcciones que requieren abastecerse de otros sistemas proveedores y a la vez recurren a otros ambientes a volcar sus residuos.

Estos problemas son originados fundamentalmente por el modo de vida de la población, es necesario que existan planteamientos políticos y actuación ciudadana que promuevan la responsabilidad social, donde exista un encuentro entre calidad de vida y sostenibilidad. Conseguir la habitabilidad de los barrios, colonias y fraccionamientos en la ciudad con criterios de equidad, eficiencia social y ambiental es el reto al que se enfrenta la actual administración gubernamental, (Fernández, 2000).

El abuso en el crecimiento acelerado y desmedido de la mancha urbana en la ciudad de Puebla, ha ocasionado problemas graves al ecosistema; es el caso de los que una vez fueron terrenos ejidales y grandes zonas de captación pluvial que después fueron convertidos en lo que hoy conocemos como Reserva Quetzalcóatl- Atlixcáyotl y que fueron urbanizados para dar cabida a toda la vivienda y usos mixtos de la zona, trayendo serias consecuencias al medio ambiente, como es la falta de espacios de filtración de agua, sustituidos por inmensas planchas de asfalto para estacionamiento de los edificios y plazas comerciales situados en la Vía Atlixcáyotl, siendo estos equipamientos a la vez generadores de gastos excesivos de agua, la

concentración masiva de automóviles, por ser un paso obligado para todos los que habitan en los desarrollos mas cotizados de la ciudad, y que da como resultado la contaminación del aire y la gran cantidad de desechos que generan los habitantes y usuarios de esta área, con la consiguiente sobrecarga de basura.

Si bien en la expropiación de los terrenos ejidales, hace ya 20 años, se planteaba que habría 64 hectáreas destinadas a zonas verdes, pensadas como un “pulmón” para la ciudad, lo cierto es que al mostrar su vocación de corredor urbano la Vía Atlixcáyotl fue objeto de especulación cada terreno en ella, sin ser la excepción la zona destinada a área verde, que finalmente quedo en 21 hectáreas en lugar de las 64 iniciales, y por mas de diez años las autoridades dejaron de lado esas hectáreas con todo y su potencial como captadoras de agua por filtración y posibles zonas arboladas que potenciaran la oxigenación en la zona.

Es hasta el 2012 cuando el gobierno estatal decidió generar un ambicioso proyecto de reorganización y revaloración de la zona que sería el nuevo Eco Parque Metropolitano y Parque Lineal, junto con los nuevos edificios de gobierno el Centro Integral de Servicios; con la integración de 3 plantas tratadoras de agua del Río Atoyac y la limpieza y reutilización de la ribera del río, convirtiéndola en un paseo de varios kilómetros y con múltiples módulos que invitan a una cultura de sustentabilidad para los visitantes y habitantes de la zona.

En la definición, la ciudad de Puebla, que de hecho es ya una zona metropolitana alcanzará la sustentabilidad cuando cuente y ofrezca a quienes la habitan servicios de calidad para toda la población, un medio ambiente sano, viviendas dignas y suficientes, seguridad, parques, espacios deportivos y de recreación, convivencia social intensa y fructífera, empleo digno y bien remunerado, atención sanitaria completa y eficiente, educación de

calidad y acceso a la actividad cultural. Así mismo el aprovechamiento sustentable del suelo y del agua es un aspecto fundamental del planeamiento urbano, directamente vinculado al desarrollo sustentable, tanto en la adecuada distribución de viviendas, comercios e instalaciones industriales, como en el uso eficiente de las áreas verdes urbanas, (Frers, 2010).

En conclusión se puede decir que el Megaproyecto Angelópolis no tuvo desde el inicio una visión sustentable, por la ausencia de áreas verdes, la excesiva urbanización y pérdida de suelos de filtración y el exceso poblacional, no hay control de emisión de contaminantes, no hay proyectos de sanidad atmosférica ni programas de reforestación ni promoción de energías alternativas ni aprovechamiento sustentable de los residuos, o reciclaje.

EL CORREDOR URBANO, VÍA ATLIXCÁYOTL, Y LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LA CIUDAD DE PUEBLA

El impacto de la Vía Atlixcáyotl, como corredor urbano, en la refuncionalización de la ciudad es evidente; los cambios en los usos de suelo han generado nuevos usos y modos de vida en los habitantes de esa zona.

La Vía Atlixcáyotl se ha constituido como un nuevo polo de atracción de inversiones, en cuanto a equipamiento y servicios; en su mayoría enfocados a la clase media y alta de la ciudad, un ejemplo de esto es el centro comercial Angelópolis, el fraccionamiento La Vista y la nueva “ciudad” Lomas de Angelópolis; unos fueron los primeros en construirse al inicio del Megaproyecto Angelópolis y el fraccionamiento de Lomas ha sido la estrategia final de esta, al parecer, inagotable extensión de la mancha urbana de la ciudad de Puebla; eso ha generado la consiguiente elevación en los costos de terrenos (Fig. 24). Siendo exclusivos de una minoría de los ocupantes del suelo urbano de esa zona, ya que la clase trabajadora que presta sus servicios y la clase media baja y baja que viven en un extremo del corredor urbano, no encuentran en ese equipamiento la respuesta a sus necesidades.



Fig. 24. Puente peatonal a la altura de Avenida Cúmulo de Virgo. Fuente: Sonia López, 2006

4.1 Se constituye un corredor urbano

En la práctica, las reservas territoriales, son instrumentos que posibilitan una asociación entre el gobierno y el sector de capital dominante. Con la declaratoria de reservas territoriales se expropiaban terrenos ejidales por “utilidad pública”, aunque en buena parte de los casos no se especifica en que consistirá esa utilidad y quienes se podrán beneficiar de ella; la permisividad de usos de suelo esta basada en criterios de rentabilidad económica, muchas veces en detrimento de factores ambientales, o incluso con riesgos físicos para la población residente que requiere del transporte público para trasladarse y que no es tomada en cuenta en los grandes proyectos de ciudad.

En el caso de Puebla asistimos a la configuración de una alianza entre el Estado y los promotores inmobiliarios que tienen mas poder; que son capaces de reestructurar la segregación con proyectos de mayor escala y mucha propaganda, capaces de impulsar áreas que parecían destinada a personas de bajos ingresos a ser ocupadas por personas de ingresos medios y altos, con lo que se obtiene una mayor plusvalía y una mayor renta del suelo. Se trata de un tipo de promotor que lucra con el cambio de uso de suelo y con el incremento a la renta por cada metro cuadrado del mismo, (Soto, 2002).

Con las primeras expropiaciones de terrenos el gobierno de Mariano Piña Olaya generó las condiciones para el surgimiento del corredor urbano; construyendo la autopista de Cuota Puebla-Atlixco, que sería puerta de entrada hacia el sur del país para la ciudad, y aumentaría las expectativas de ocupación de la zona sur-poniente de la ciudad. Generando, el 18 de diciembre de 1989, las primeras expropiaciones por “utilidad

pública” para la generación de las reservas territoriales que abastecerían ala ciudad de vivienda, equipamiento, servicios públicos e infraestructura, en las casi 3000 ha. ejidales de los municipios de Puebla, San Andrés y San Pedro Cholula y Cuautlancingo; para mayo de 1992 ya existía la declaratoria de reserva territorial y también comprendía parte de San Bernardino Tlaxcalancingo y Santiago Momoxpan (Gobierno del Estado, 1989).

Las dos reservas denominadas Unidad Territorial Quetzalcóatl y Unidad Territorial Atlixcáyotl estaban separadas por distintas avenidas y carreteras, una de ellas la autopista a Atlixco; es en este momento que se determina su cambio en vialidad y surge el corredor urbano denominado Vía Atlixcáyotl, para realizar este cambio se recorrió la caseta de cobro que se encontraba a la altura del río Atoyac, 8 kilómetros al suroeste en dirección a Atlixco.

En 1994, el cambio de administración que siguió se encontró con las condicionantes ya iniciadas para constituir la vialidad, que una vez había sido autopista y ahora era una avenida emplazada en la mejor zona en desarrollo de la ciudad, como un elemento de atracción para las inversiones comerciales y de servicios. El gobierno de Manuel Bartlett donó los terrenos para los primeros equipamientos educativos, la Universidad Iberoamericana, el Colegio Andes y el primer equipamiento de salud, el Hospital del Niño Poblano; atrayendo un importante flujo de personas y vehicular hacia la zona, y comenzó a vender los lotes de lo que hoy son los equipamientos y servicios de clase media alta.

El centro comercial Angelópolis marca el inicio de esta productiva relación Estado-Iniciativa Privada, construyéndose vialidades alimentadoras como el Boulevard del Niño Poblano, el Periférico Ecológico y el Distribuidor Vial 475 en esa y la posterior administración. La Vía entonces comenzó a tomar más importancia por

ser el paso obligado de los usuarios de ese espacio de la ciudad, con la posterior lotificación del fraccionamiento Lomas de Angelópolis llegó a alcanzar la dimensión de corredor urbano que ahora tiene, siendo la única opción para abastecer de bienes y servicios a toda esa nueva "ciudad" que se estaba constituyendo en su extremo surponiente. En el año 2004 se termina la Avenida de las Torres en el tramo de la Avenida 11 Sur a la Vía Atlixcáyotl, que incluye la construcción de 2 carriles por sentido, un puente que cruza el Río Atoyac y un Distribuidor que da acceso a la Vía. En el 2006 se construye un distribuidor vial al inicio de la Vía Atlixcáyotl, para dar un acceso más eficiente a esa zona. En la actualidad se está iniciando la construcción de un nuevo puente más, que dará acceso a la entrada norte del fraccionamiento Lomas de Angelópolis.

En el plano de usos de suelo actualizado se puede apreciar como los terrenos que bordean la Vía Atlixcáyotl están destinados a el uso de suelo comercial, de servicios y equipamiento, y la vivienda queda detrás de estos grandes edificios (Fig. 25). Generando un Corredor con una imagen urbana carente de atractivos para la apropiación y vivencia del espacio, con grandes planchas de concreto y espectaculares comerciales que saturan la visual del usuario de información en los minutos que toma el recorrido por toda la Vía.

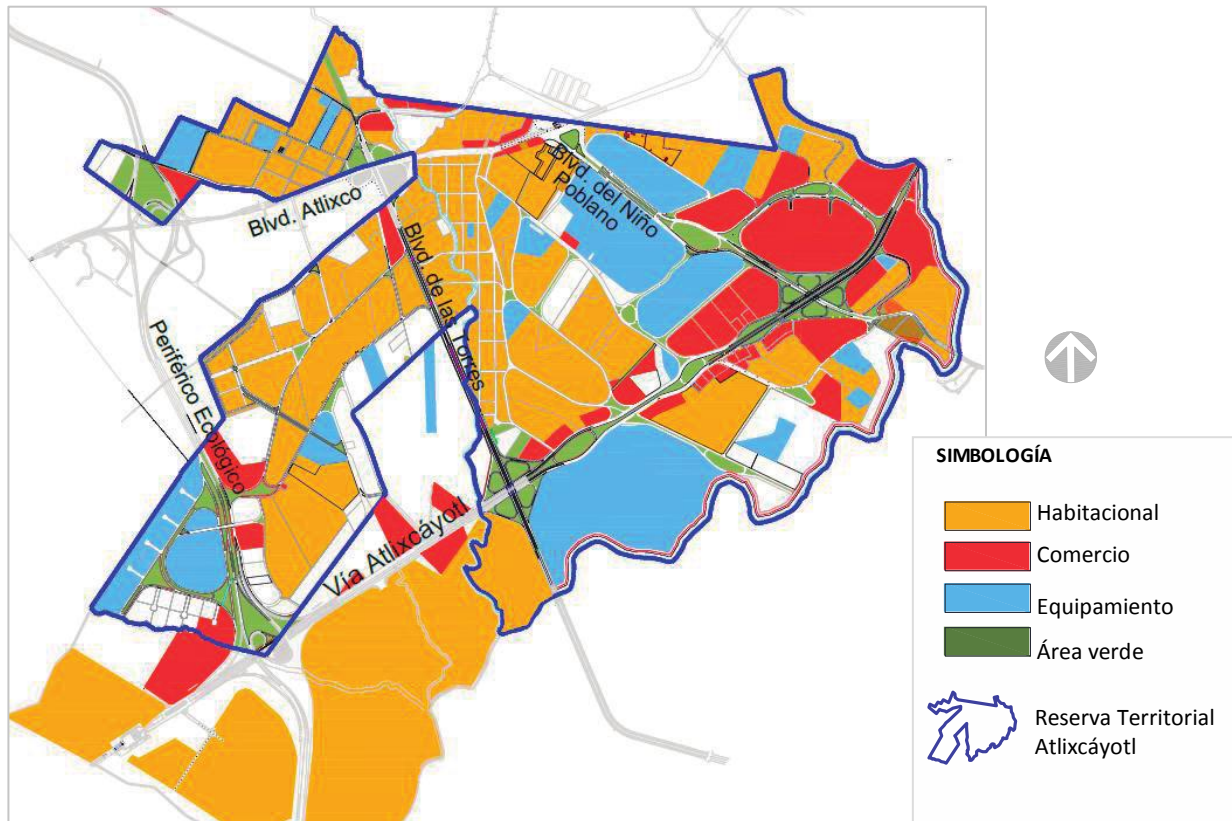


Fig. 25. Plano de usos de suelo. Fuente: Rasgado, 2013.

Esto demuestra hasta como es que el corredor urbano es un polo de desarrollo importante para la ciudad, y ha terminado por convertirse en el subcentro urbano más importante, desplazando incluso al centro de la ciudad

de Puebla como zona de atractivo e intercambio comercial y de servicios y brindándole muy pocas oportunidades a las clases bajas de hacer uso de él.

4.2 Estructura urbana de la Vía Atlixcáyotl

“La Vía Atlixcáyotl es una vía regional que conecta en la parte noreste de la RTA (Sic. RTA significa Reserva Territorial Atlixcáyotl) con el Circuito Juan Pablo II y al suroeste con la Autopista a Atlixco. Dicha vialidad se caracteriza por ser un corredor comercial ubicado en una zona considerada como la más importante a nivel económico entre los municipios de Puebla y San Andrés Cholula, se caracteriza por la disponibilidad de infraestructura, servicios, equipamiento urbano y desarrollos habitacionales de alto nivel adquisitivo”, (Rasgado, 2013).

Las redes y líneas que sirven de base y soporte para el funcionamiento y desarrollo de la Vía Atlixcáyotl han sido proporcionadas por el gobierno, que abasteció a esta área de todos los servicios, ya que era una zona preferencial para el desarrollo inmobiliario (Fig. 26).

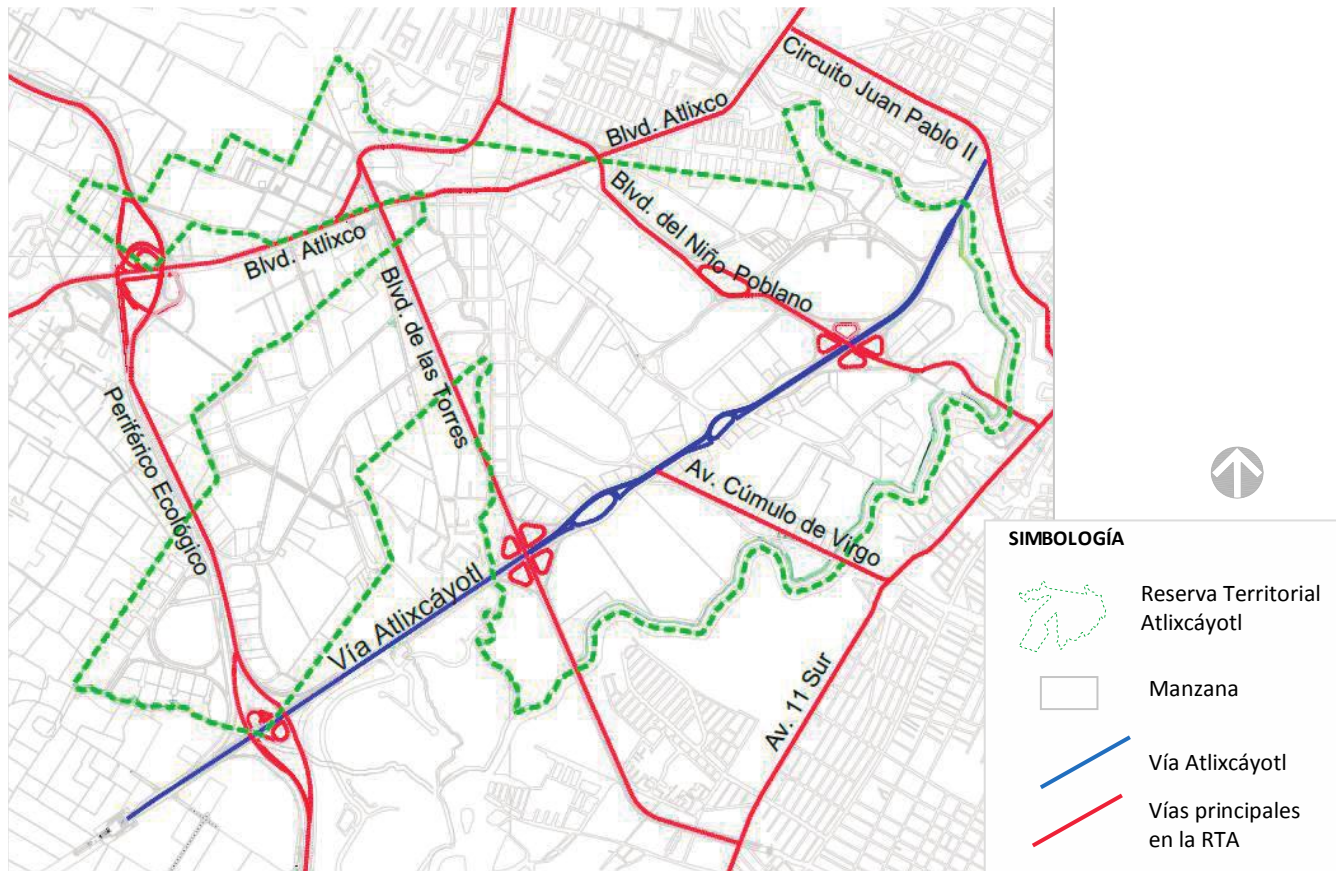


Fig. 26 Plano de vialidades. Fuente: Rasgado, 2013.

El Programa Municipal de Desarrollo Sustentable de Puebla en el año 2007, menciona que en el extremo noreste de la Reserva Territorial Atlixcáyotl existe una superficie de zonificaciones de comercio y equipamiento que se extiende al suroeste sobre la Vía Atlixcáyotl, siendo estos usos los segundo en importancia detrás del habitacional que ocupa casi un 70% de la Reserva y dejando muy por debajo el número de hectareas asignadas para areas

verdes en los terrenos aledaños al corredor urbano. Destaca en la estructura urbana de la Vía Atlixcáyotl la falta de integración entre los edificios de equipamiento, comercio y servicios, mostrando desde el inicio fuertes carencias de accesibilidad y conectividad y generando zonas inaccesibles para los peatones.

La Vía Atlixcáyotl es una vialidad primaria, que da acceso a la ciudad de Puebla, conforme ha ido avanzando el proceso de su desarrollo inmobiliario, con sus usos de suelo destinados a equipamiento y vivienda de clase media- alta, el gobierno se ha preocupado por hacerla comunicarse cada vez con más áreas de la ciudad de Puebla, ya que es un polo de crecimiento económico de Puebla; esto es lo que ha generado una refuncionalización de toda el área de la Reserva Territorial Atlixcáyotl, y de la ciudad. Con mas de 6 km de recorrido la calle representa la imagen de modernidad y riqueza de toda la ciudad, convirtiéndose en un paradigma cultural y un modelo de status y segregación en si mismo; y a la vez modificando el funcionamiento de toda la ciudad de Puebla que ahora vuelca sus necesidades y obras mas importantes en ella, como es el caso de la construcción del parque lineal, inaugurado en el 2014 y la reciente construcción del Museo Barroco símbolos del nuevo gobierno estatal.

El paso de otras décadas mostrará hasta que punto es posible motivar-incentivar el desplazamiento no motorizado en la zona, y si es posible que exista una verdadera apropiación espacial por parte de que clase social será dicha apropiación.

4.3 Equipamiento del corredor urbano

Educativo.

El primer equipamiento urbano que existió en la zona de la Reserva Territorial Atlixcáyotl fue el educativo, con la construcción de la Universidad Iberoamericana y el Colegio Andes. En la actualidad sobre la Vía Atlixcáyotl se encuentran el Tecnológico de Monterrey y la Facultad de Ciencias de la Comunicación de la BUAP.

Salud.

El primer equipamiento de salud fue el Hospital del Niño Poblano, de carácter público, que inicio a la par que los de educación -arriba mencionados- al inicio del Megaproyecto Angelópolis. Ahora también existen dos equipamientos privados de salud: el Hospital Ángeles y el Hospital Puebla.

Comercio y servicios.

Fueron los terceros en comenzar a construirse aledaños a la Vía Atlixcáyotl, sin embargo resultaron el detonante mas fuerte y en la actualidad son el uso de suelo mas extendido en el Corredor Urbano; en el se concentran la mayor cantidad de plazas comerciales y las más importantes de la zona: el Centro Comercial Angelópolis, el Parque Milenium, Palmas Plaza, Vía San Ángel, Plaza Mazarik, Plaza W. Todas son de difícil acceso peatonal aun con la creación del Parque Lineal (que no abarca los 6km) y los puentes peatonales.

Edificios de Gobierno

El primer equipamiento de la administración pública que se construyó fue la denominada Ciudad Judicial, donde se trasladaron los juzgados civiles; desde su inicio ha sido un edificio de difícil acceso por estar emplazado en la Vía Atlixcáyotl en su intersección con el Periférico Ecológico, carece de accesos peatonales siendo la única opción para los usuarios sin automóvil el cruce del puente peatonal que lo conecta al otro lado del periférico sin la infraestructura mínima necesaria para garantizar la seguridad de dichos usuarios.

Actualmente existe también ubicado en el corredor urbano, el Centro Integral de Servicios, ubicado en el inicio de la Vía Atlixcáyotl y siendo parte del proyecto del parque Metropolitano tiene accesos vehiculares sobre la misma Vía y por las calles secundarias que lo rodean, y los puentes del Parque Lineal (conectado al Metropolitano) permiten acceder a el de forma peatonal desde el otro lado de la Vía Atlixcáyotl.

Recreación.

El primer equipamiento de recreación fue el Parque del Arte, ubicado sobre el boulevard del Niño Poblano; posteriormente se crearon canchas de basquetbol (completamente inaccesibles) bajo el Distribuidor Vial 475, en la actualidad la Vía Atlixcáyotl cuenta con el Ecoparque Metropolitano cuyo acceso principal es sobre esta vialidad, en lo antes fuera Valle Fantástico, y que hace un recorrido por la ribera norte del río Atoyac y el Parque Lineal inaugurado en 2014 y que pretende ser un punto de atracción y de accesibilidad y apoyo a la movilidad peatonal.

Cultural.

En la intersección con la calle Cúmulo de Virgo y ubicado sobre la misma Vía Atlixcáyotl se encuentra el principal equipamiento cultural de la zona: el Complejo Cultural Universitario de la BUAP y detrás del Centro Comercial Angelópolis se localiza el re-inaugurado, en enero de 2015, Centro Cultural Siglo XXI. (Fig. 27)

Se concluye que todo el equipamiento urbano, comercial, de salud, de educación y servicios está enfocado a una clase social en particular, la clase media alta, dejando de lado o excluyendo a las otras clases sociales que no tienen acceso a ellos por cuestiones de movilidad y cercanía.

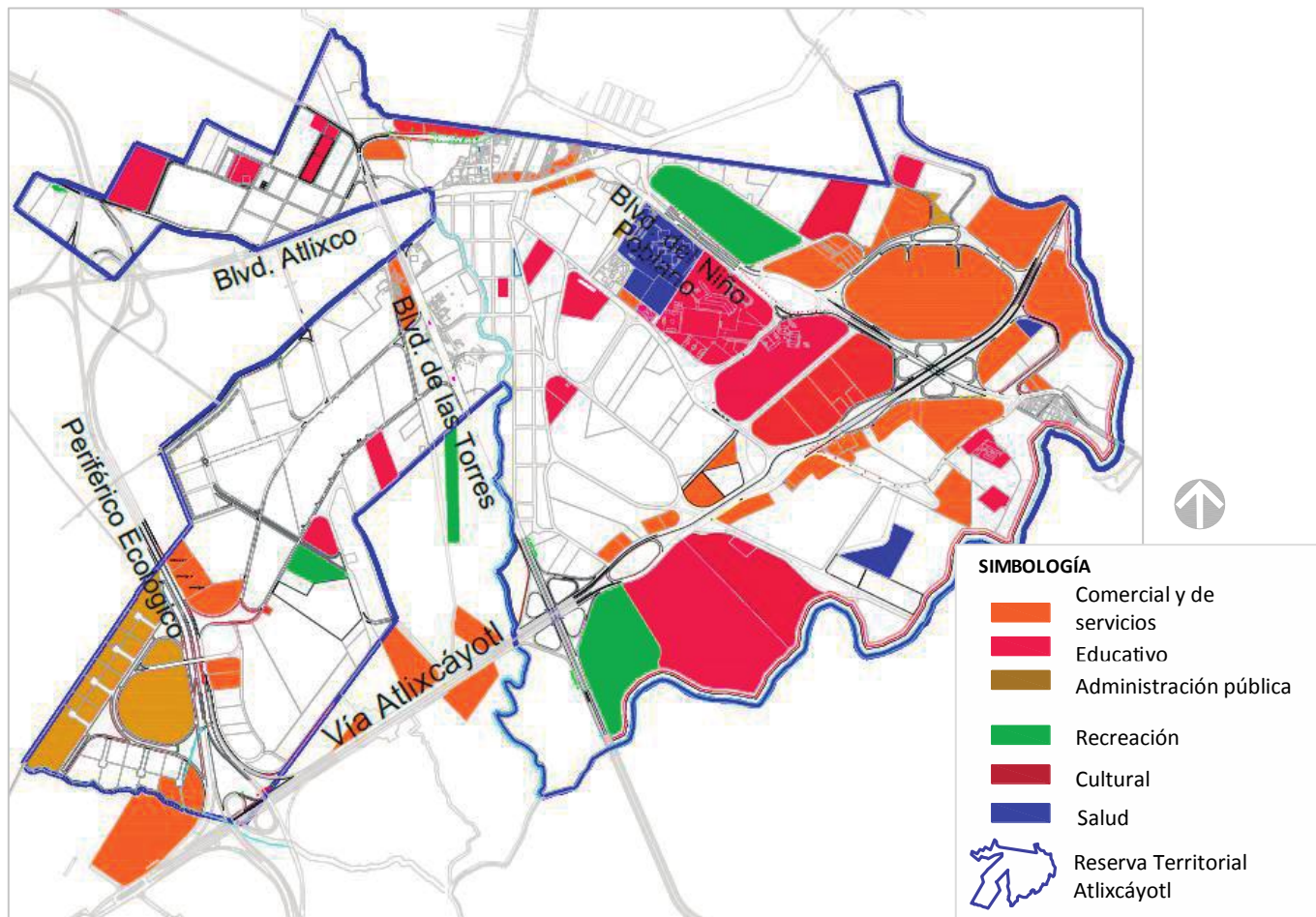


Fig. 27. Plano de equipamiento. Fuente: Rasgado, 2013.

CONCLUSIONES

En conclusión, al hacer un análisis de los factores que han incidido en el proceso de configuración de la Reserva Territorial y específicamente en la Vía Atlixcáyotl, se puede apreciar que en la actualidad existe una virtual privatización del corredor urbano y en general de esa zona completa de la ciudad y su especialización social y económica. Estos cambios han alterado el paisaje urbano, las orientaciones del uso de suelo, la capacidad de gestión popular en la demanda de servicios para esa área y contaminado el medio ambiente (Fig. 28); acarreando más perjuicios que beneficios en su desarrollo.



Fig. 28. Larguillo tomado desde la intersección de la Vía Atlixcáyotl con Periférico Ecológico. Fuente: Sonia López, 2006.

Existen dos elementos hasta ahora están ausentes en Puebla: la capacidad de llevar a cabo programas a largo plazo, y la existencia de un plan de uso de suelo a escala metropolitana estable y eficientemente normativo, del

crecimiento urbano que se impone al conjunto de los actores para fijar la zonificación y reglas de urbanización. Es decir, de hecho reglamentar la propiedad de suelo y su alcance, (Melé, 1994).

Podemos observar como poner en práctica y experimentar mecanismos inclusivos de la población es imposible cuando la ciudad se ve como negocio que se puede monopolizar desde el poder. En una situación así, lo que menos se quiere impulsar es una toma de decisiones condensada o un manejo transparente de las finanzas, mucho menos un presupuesto participativo con vigilancia colectiva sobre lo actuado o una administración compartida entre intereses políticos y sociales diferentes. La especulación del suelo urbano es mucho más atractiva para los niveles gubernamentales encargados de la "planeación", lo que llevado a la práctica se traduce en decisiones que benefician los intereses de un reducido grupo de especuladores, (Soto, 2002).

Lo importante es que actualmente, los movimientos sociales pueden poner en acción a muy diversos sectores sociales y arrancarlos del fatalismo conformista, que aun en las condiciones de miseria se hace presente, "convertirse en un sujeto demandante es un primer paso para la constitución de una sociedad auto-representada", (Soto, 2002). De esta forma, la "Gestión comunitaria" crea las bases para la (planificación negociadora) que busca determinar restricciones, soluciones y estrategias y ayudándose de las experiencias de investigación participativa. Estas medidas están enfocadas a un desarrollo armonioso, mediante la correcta gestión y ligado al concepto de desarrollo tanto en la escala local y nacional, lo que es importante enfatizar: es la obtención del desarrollo descentralizado, llevar el desarrollo a escala humana en ambientes locales y regionales.

Es necesario romper la relación entre reestructuración económica y exclusión social en las áreas urbanas. La exclusión social tiene como consecuencia inseguridad y genera resentimiento en la sociedad y una buena política debe prevenir estos efectos. Es necesaria una visión global que combine acciones preventivas con soluciones que integren los sistemas culturales, ambientales, sociales y económicos junto a la participación de las comunidades locales y los grupos locales.

Actualmente las acciones gubernamentales están enfocadas (igual que en las administraciones anteriores) a poner todos sus esfuerzos en esta zona y en esta vialidad, que más que un corredor urbano representa la imagen que la ciudad y el estado de Puebla pueden “vender” en un contexto mucho más amplio, es así que existen diversos proyectos puestos en marcha para lograr darle el carácter de modernidad e inclusión social; se han construido diversos proyectos que involucren la participación comunitaria y pretender ser elementos de cohesión social, como los parques y andadores, está por verse si todo esto lleva a una verdadera transformación de la comunidad y un rompimiento con los paradigmas culturales que se han ido adoptando.

En resumen, la zona Angelópolis se ha convertido en el ejemplo de un nuevo modo de hacer ciudad, cuando inició la Reserva Territorial no se imaginaba que esa zona se volviera un subcentro urbano tan fuerte, que, de hecho, desplazara la centralidad de la ciudad y la zona metropolitana hacia allí; el modelo de exclusión social que adoptó, ayudado por las campañas publicitarias que asumen que vivir fuera de sus fraccionamientos “no es vivir”; ha llevado a tal conceptualización de la Vía Atlixcáyotl como el predominio del capital, que es el símbolo de la imagen de progreso y modernidad, que según sus publicistas es “felicidad”, y limita y restringe la participación social por medio de la marginación de ciertas clases y el adormecimiento de otras; sin considerar

aspectos de sustentabilidad o cohesión social. Es una idea muy bien vendida de lo que significa “calidad de vida” y la “seguridad” como conceptos fantásticos, llenos de imágenes idealizadas de ciudades diversas y apropiaciones culturales que nada tienen que ver con la realidad de la ciudad, o el país; la ciudad es un producto social, tecnológico también, al cual se le asocia una cultura (Pérez y Rojas, 2014).

Se concluye que debe existir un interés real por parte de la administración pública y los habitantes de la ciudad, no solo de la zona, por generar cambios importantes a nivel de la apropiación urbana y la sustentabilidad. Se propone generar un estudio y la aplicación de un plan de imagen urbana en la Vía Atlixcáyotl, que permita a sus habitantes y usuarios observar y recordar formas y recorridos y de esta manera invitarlos a la integración como sociedad.



Una ciudad hecha a la escala del automóvil, no a la escala humana...

FUENTES DE INFORMACIÓN

1. Alva, Martínez Ernesto, moderador, 2002. **Encuentro latinoamericano y del caribe sobre políticas de tierra. Sesión: tierras urbanas y periurbanas**, México.
2. Álvarez, Mora Alfonso, Cabrera Virginia, et.al. 2000. **Ciudad, territorio y patrimonio. Materiales de investigación**. Ed. Instituto universitario de urbanística. España. Pp. 223-232
3. Álvarez, Mora Alfonso, 2004. **Ciudad, territorio y patrimonio. Materiales de investigación II**. Ed. UIA-Puebla. México.
4. Azócar, Gerardo, et.al. 2003. **Cambio en los patrones de crecimiento en una ciudad intermedia: el caso de Chillán en Chile Central**. Revista eure (Vol. XXIX, N° 87), pp. 79-92, Santiago de Chile.
5. Bazant, Jan, 1999. **Lineamientos para el ordenamiento territorial de las periferias urbanas de la ciudad de México**. UAM-Xochimilco, México.
6. Bazant, Jan, 2000, **Periferias urbanas. Procesos de expansión y consolidación urbana incontrolada de bajos ingresos y su impacto sobre el medio ambiente**, editorial Trillas, México.

7. Beriain, Josetxo, Patxi Lanceros, 1996. **Identidades culturales**. Compilaciones. Universidad de Deusto, Bilbao, España.
8. Borja, J y M. Castells, 1997. **Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información**, Taurus, Madrid.
9. Cabrera, Becerra Virginia, 1992. **Impacto de las políticas regionales en la Región Centro de Puebla**. Universidad Nacional Autónoma de Puebla. Tesis doctoral. Pp. 10-22
10. Castells, Manuel, 1995. **La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional**. Alianza editorial. Madrid, España. p.483
11. Estrada Margarita, et.al. 1993. **Antropología y ciudad**. CIESAS/UAM Iztapalapa. México.
12. Fausto, Adriana (coord.) 1999, **Inventario de Asentamientos Irregulares en la Zona Metropolitana de Guadalajara**, Centro de Estudios Metropolitanos, Universidad de Guadalajara, Cuaderno de trabajo. México.
13. Fernández, Roberto, 2000. **Gestión Ambiental De Ciudades. Teoría Crítica Y Aportes Metodológicos**. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente Red de Formación Ambiental para América Latina y el Caribe. México.

14. García, Rolando, 2000. ***El conocimiento en construcción. De las formulaciones de Jean Piaget a la teoría de sistemas complejos.*** GEDISA, Barcelona, España.
15. García, Rolando, 2006. ***Sistemas complejos. Conceptos, métodos y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria.*** Ed. GEDISA, España.
16. Garza, Gustavo (comp.), 1989, ***Una década de planeación urbano-regional en México 1978-1988***, El Colegio de México, México.
17. Guevara, Javier, 2007. ***Metodología de Investigación para la caracterización de corredores urbanos.*** Departamento de humanidades, facultad de psicología UPAEP, México.
18. Graizbord, Boris, 1998. ***Planeación urbana, participación ciudadana y cambio social*** . Ponencia. El Colegio de México. Encuentro Internacional sobre Participación en la Gestión del Medio Ambiente, México. Economía, Sociedad y Territorio, vol. II, num. 5, 149-161.
19. Imas, Ruiz Víctor, Beatriz García, 1997. ***Desregulación y política de vivienda en México***, Revista Ciudades Red Nacional de Investigación Urbana. No.36 octubre-diciembre. México, pp 31-36.
20. Iracheta, Cenecorta Alfonso X, Emilio Duhau, 2000. ***Los pobres de la ciudad y la tierra.*** El Colegio Mexiquense, México. pps. 181-196

21. Ledrut, Raymond, 1974. **El espacio social de la ciudad: problemas de sociología aplicada al ordenamiento urbano**. Buenos Aires: Amorrortu, Argentina.
22. Lefebvre, Henri, 1976. **Espacio y Política**, Ed. Península, Barcelona España. PP 43-62
23. Lojkin, Jean, 1986. **El marxismo, el Estado y la cuestión urbana**, Ed. Siglo XXI, México. Pp. 113-168.
24. Massiah, Gustave y Jean Francois, 1993. **Ciudades en Desarrollo**, Ed. Siglo XXI, México. Pp. 121-151.
25. Melé, Patrice, 1994. **Puebla urbanización y políticas urbanas**. Ed. UAM, México.
26. Melé, Patrice, 1994. **Los distintos procesos de producción del espacio urbano de la ciudad de Puebla**. Puebla, urbanización y políticas urbanas. BUAP- UAM Azcapotzalco, México. pp.119-169
27. Meza, Rojas Patricia, 1997. **Antecedentes de la planeación en Puebla (1917-1992)**. BUAP, México. Pags 113-141.
28. Morín, E. 2004. **La epistemología de la complejidad**. CNRS Paris GACETA DE ANTROPOLOGIA No. 20 texto 20-02. Paris, Francia

29. Morse, Richard M, 1973. **Las ciudades latinoamericanas II. Desarrollo histórico**. SEP, México. 224 pags.
30. Ornelas, Delgado Jaime, 2004. **Impacto de la globalización neoliberal en el ordenamiento urbano y territorial**. Papeles de Población [en línea] 2004, 10 (julio-septiembre) : [Fecha de consulta: 14 de enero de 2015] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11204105>> ISSN 1405-7425
31. Palomares, León Humberto, 2008. **Planeación versus Administración del Crecimiento Urbano en Ciudades Fronterizas del Noreste de México**. El Colegio de la Frontera Norte México. Artículo de revista, México.
32. Patiño Tovar, Elsa, 1999. **Periferia poblana: la desigualdad del crecimiento**. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. CIEAP/UAEM Papeles de POBLACIÓN No. 42. México.
33. Pérez, Salvador, Mario Polese, 1996. **Modelos de análisis y de planificación urbana**. Estudios sobre la evolución y tendencias de la ciudad de Puebla. Ed. Plaza y Valdéz. México. 289 pags.
34. Perez y Rojas, 2013. **Modos de apropiación urbana en asentamientos irregulares en la periferia norte de la ciudad de Puebla**. La complejidad en procesos territoriales. BUAP, México.
35. Pirez, Pedro, 1995. **Actores sociales y gestión de la ciudad**. Revista Ciudades Red Nacional de Investigación Urbana. No. 28 octubre-diciembre. México. pp, 8-14.

36. Quintero, Cedeño Miguel Ángel, 2005. **Ciudad, conflicto y cambio social**. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Facultad de Arquitectura, Dirección General de Fomento Editorial, Puebla, México.
37. Rasgado, Gallegos Yazmín, 2013. **Mobilidad y accesibilidad urbana en las nuevas centralidades de Puebla: el caso de la Vía Atlixcáyotl**. Tesis, Univesidad Iberoamericana Puebla, México.
38. Rébora, Togno Alberto, 2000. **Políticas de suelo urbano en México: experiencias y perspectivas**. Los pobres de la ciudad y la tierra. El colegio mexiquense, México. Pág. 215-227
39. Robles, Hernández Guadalupe, 2013. **Políticas públicas y gestión municipal. Tres consideraciones para los municipios urbanos**. Ra Ximhai, mayo - agosto, año 2013/Vol. 9, Especial 2. Universidad Autónoma Indígena de México. Mochicahui, El Fuerte, Sinaloa. pp. 99-112.
40. Salamanca, Montes Juan Francisco, 2005, **Puebla: una ciudad histórica ante un futuro incierto**. Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Vol. IX, num, 194. Universidad de Barcelona.
41. Sánchez, Ramírez José Luis, 1996. **Desarrollo de las finanzas publicas metropolitanas: el municipio de Puebla 1980-1989**. Benemerita Universidad Autonoma de Puebla. México. 284 pags. (pag 49-52)
42. Setién, Fernández Juan Manuel, Salvador Alejandro Mora, et.al., 2001. **Estrategias de política pública para incorporar suelo de origen ejidal y comunal al desarrollo urbano y la vivienda**. Dirección de Apoyo al PISO de la Procuraduría Agraria. México.

43. Soto, Badillo Oscar, 2002. **Crecimiento urbano y conflictividad en la periferia surponiente de la ciudad de Puebla**. Ciudad Territorio y Patrimonio. UIA, Puebla, México.
44. Termes Rife, Montserrat, 1999. **LOS RETOS DE LA POLITICA URBANA: Una nueva agenda**. Conferencia. Los Desafíos de la Política Económica en el Contexto de la UEM. México.
45. Touraine, Alain, 1998. **La transformación de las metrópolis**. Conferencia. 10è aniversari de la Mancomunitat Metropolitana. Barcelona, España.
46. Touraine, Alain, 1989. **América Latina. Política y sociedad**. Ed. Espasa Calpe. Madrid, España.
47. Veilla, Marco Antonio, compilador, 2002. **Manual de iniciación pedagógica al pensamiento complejo**. UNESCO.
48. Yunén, Rafael Emilio, 1997. **Revista internacional de Planificación**. Cuenca, Ecuador. Volumen XXIX, número 115-116. Pp 98-120.
49. Secretaría de la Reforma Agraria, 1994. **Documento de AGA**. Expediente 272.2/4685 Expropiación, 272.2/4685., Archivo Central. Expropiación ejidal. Año de 1994. Asunto: Local, 1987, f. 10.

50. Universidad de Georgetown, 2004. **Planeación Participativa.** Programa Colombia .Paquete Electrónico Semanal de Información jurídica para Concejos. Fortalecimiento Institucional de los Concejos en Colombia.
51. La Jornada de Oriente, 14 y 21 de abril de 1993. **Reservas territoriales, expropiaciones y planeación en la ciudad de Puebla.** parte I pag 6 parte II pag 8 resp.
52. Secretaría De Desarrollo Social, 2002. **Diseño de instrumentos financieros para la integración de reservas territoriales y polígonos de actuación.** Versión preliminar en proceso de revisión. Dirección General De Suelo Y Reserva Territorial, México.
53. SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DIRECCION GENERAL DE SUELO Y RESERVA TERRITORIAL. **Diseño de instrumentos financieros para la integración de reservas territoriales y polígonos de actuación concertada por fuente de financiamiento.** UAM- XOCHIMILCO. PROGRAMA UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS METROPOLITANOS. México, 2002
54. Secretaría de Desarrollo Social, 2001. **Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006.** Primera edición. México.
55. H. Ayuntamiento De Puebla. **Plan director de desarrollo urbano de la Ciudad de Puebla,** 1980
56. Gobierno Del Estado De Puebla. **Plan de desarrollo Estatal Puebla 1983-1988.** Noviembre 1982

57. Gobierno Del Estado De Puebla. **Programa de Desarrollo Regional Angelópolis** 1993
58. Gobierno Del Estado De Puebla. **Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999**. Mayo 1993
59. Gobierno Del Estado De Puebla. **Programa subregional de desarrollo urbano para Puebla San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Cuautlancingo.**
60. Gobierno Del Estado de Puebla, 1994. **Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la Zona Centro Poniente del Estado de Puebla.**
61. Gobierno Del Estado De San Luis Potosí, 2000. **Plan de desarrollo urbano del estado de San Luis Potosí. 2000-2020.**
62. http://europa.eu.int/comm/agenda2000/index_en.html
63. <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v29n87/art06.pdf>
64. <http://www.conapo.gob.mx/publicaciones/2000/pdf/10ZM.pdf>
65. <http://www.sedesol.gob.mx/subsecretarias/desarrollourbano/alva/presentaciones/1.html>

66. http://www.urbared.ungs.edu.ar/recursos_articulos_online.html
67. http://www.urbared.ungs.edu.ar/recursos_bibliografia_textos_posgrados.html
68. <http://www.clacso.org/wwwclacso/espanol/html/biblioteca/fbiblioteca.html>
69. Frers, Cristian, 2010. **El tema ambiental en las ciudades. Habitat urbano.**
http://www.ecoportal.net/Temas_Especiales/Habitat-Urbano/el_tema_ambiental_en_las_ciudades.

ANEXOS

UNIDAD TERRITORIAL Atlixcáyotl		
VIVIENDA		
UDU	USO DEL SUELO	SUPERFICIE HA.
SA-1	VIV. RESIDENCIAL ALTA	0.84
SA-1-A	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	5.54
SA-1-B	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	3.93
SA-1-1	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	1.45
SA-1-3	VIV. RESIDENCIAL ALTA	0.15
SA-1-3-D1	VIV. RESIDENCIAL MEDIA	1.98
SA-1-2, SA-1-5	VIV. RESIDENCIAL ALTA	0.59
SA-1-D4	VIVIENDA RESIDENCIAL ALTA	2.21
SA-1-D4 L-08	VIV. RESIDENCIAL ALTA	0.01
SA-4	VIV. SOCIAL TERMINADA	0.14
SA-4 D-1	VIV. SOCIAL TERMINADA	1.19
SA-5	VIV. SOCIAL TERMINADA	4.40
SA-5-A	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	7.12
SA-6-A	LOTE CON SERVICIOS	2.85
SA-6-A-D1	LOTE CON SERVICIOS	0.90
SA-6-A-D2	LOTE CON SERVICIOS	1.20
SA-7	VIV. SOCIAL TERMINADA	4.31
SA-7-BIS-1	VIV SOCIAL TERMINADA	1.90
SA-9	LOTE CON SERVICIOS	0.73

SA-9-1	VIV SOCIAL TERMINADA	1.14
SA-9-A	LOTE CON SERVICIOS	2.28
SA-9-2	PIE DE CASA	1.74
SA-E-9	LOTE CON SERVICIOS	1.19
SA-10	VIV. SOCIAL TERMINADA	8.70
SA-10-1	VIV. SOCIAL TERMINADA	1.50
SA-10-2	VIV. SOCIAL TERMINADA	0.96
SA-10-3	VIV. SOCIAL TERMINADA	0.48
SA-12	VIV. SOCIAL TERMINADA	4
SA-12-A	VIV. SOCIAL TERMINADA	0.50
SA-12-B	LOTE CON SERVICIOS	0.49
SA-12-D1	VIV SOCIAL TERMINADA	0.42
SA-12-D2	VIV SOCIAL TERMINADA	0.65
SA-13	VIV. SOCIAL TERMINADA	6.83
SA-14	LOTE CON SERVICIOS	2.51
SA-14-A	LOTE CON SERVICIOS	0.50
SA-14-B	LOTE CON SERVICIOS	3.33
SA-15	LOTE CON SERVICIOS	2.47
SA-15-A	LOTES CON SERVICIOS	1
SA-15-B	VIV. SOCIAL TERMINADA	3.64
SA-16	PROGRAMA PRO-HOGAR	5.52
SA-16 D-1	PROGRAMA PRO-HOGAR	4.06
SA-16-2	LOTES CON SERVICIO	1.42
SA-17	VIV. SOCIAL TERMINADA	4.32
SA-19 D-5	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	6.50
SA-19 D-6	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	7.18
SA-19-D6-1	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	1.40

SA-19 D-7-1	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	0.77
SA-19 D-7-2	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	0.77
SA-20	VIV. SOCIAL TERMINADA	14.39
SA-20-2	VIV. SOCIAL TERMINADA	1.74
SA-21-1-E-1	VIVIENDA EXISTENTE	0.05
SA-22-D-1	PROGRAMA PRO-HOGAR	4
SA-22 D-2	PROGRAMA PRO-HOGAR	14.83
SA-22 D-3	PROGRAMA PRO-HOGAR	2.86
SA-22 D-4	PROGRAMA PRO-HOGAR	2.06
SA-22 D-5	PROGRAMA PRO-HOGAR	2.90
SA-22-B	PROGRAMA PRO-HOGAR	3.51
SA-23	LOTE CON SERVICIOS / PIE DE CASA	22.53
SA-24	VIV. RESIDENCIAL ALTA	16.50
SA-25-A	VIV. SOCIAL TERMINADA	5.68
SA-25-B	VIV. SOCIAL TERMINADA	5.32
SA-32 D-1	PROGRAMA PRO-HOGAR	6.26
SA-32 D-2	PROGRAMA PRO-HOGAR	10.30
SA-32 D-3	PROGRAMA PRO-HOGAR	10
SA-32 D-1-1	PROGRAMA PRO-HOGAR	1
SA-33	VIV. RESIDENCIAL ALTA	13.02
SB-1 BIS	LOTE CON SERVICIOS	11.51
SB-4-2-A	VIV. RESIDENCIAL ALTA	0.63
SB-4-2-B	VIV. RESIDENCIAL ALTA	1.95
SB-4-B	VIV. RESIDENCIAL ALTA	0.63
SB-4-A	VIV. RESIDENCIAL ALTA	1.95
SB-8-3	VIV. RESIDENCIAL ALTA	4.57

SB-8-3-D4	VIV. RESIDENCIAL ALTA	3.34
SB-9-BIS	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	0.64
SB-9-1	VIV. RESIDENCIAL MEDIO	0.84
SB-11	LOTE CON SERVICIOS	7.21
SB-12	LOTE CON SERVICIOS	4.86
SB-12-1	LOTE CON SERVICIOS	0.64
SB-13	LOTE CON SERVICIOS	4.57
SUBTOTAL		296.39

Fuente: Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula

UNIDAD TERRITORIAL ATLIXCAYOTL		
EQUIPAMIENTO		
UDU	USO DEL SUELO	SUP.
SA-E-1	COLEGIO RODANE A.C.	0.10
SA-E-2	ALBERGUE	0.22
SA-E-2-1	EQUIPAMIENTO	0.38
SA-E-3	HERMANAS TRINITARIAS	1.99
SA-E-4	CASA HOGAR DEL SOL	0.54
SA-E-5	HOSPITAL DEL NIÑO POBLANO	14.11
SA-E-6	UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA	16.34
SA-E-6-A	EQUIPAMIENTO ANEXO IBERO	1.63
SA-E-6-B	EQUIPAMIENTO ANEXO IBERO	0.07
SA-E-7	COLEGIO ANDES	14.12
SA-6	GOBIERNO DEL ESTADO	4.55
SA-E-8	KINDER FAUSTO M. ORTEGA	0.30
SA-9-3	EQUIPAMIENTO.	1.38

SA-9-3-BIS	EQUIPAMIENTO	.54
SA-9-3-D1	EQUIPAMIENTO	1.08
SA-9-3- D2	TANQUE ELEVADO SOAPAP	0.05
SA-11-A	AMPLIACION PANTEÓN	1.90
SA-11-B	PANTEÓN	1.10
SA-11-BIS	UNIDAD DEPORTIVA	5.50
SA-E-10	KINDER CAROLINA AGAZZI	0.41
SA-E-11	TELESECUNDARIA FEDERAL No. 73	1.10
SA-13-1	M.R.C. CONSTRUCCIONES	3.06
SA-15-1	EQUIPAMIENTO	0.50
SA-16-1	EQUIPAMIENTO	2.43
SA-18-1	EDUC./DEP/BUAP	15.37
SA-18-2	EDUC./DEP/BUAP	5.20
SA-19-1	HOSPITAL PRIVADO (MEDICUS)	4.23
SA-19-2	SICOM	1.84
SA-19-3	CENTRO DE BENEFICENCIA	2
SA-19-D-2	HOSPITAL PRIVADO	2
SA-19-D-4	CENTRO DE BENEFICENCIA	1
SA-20-1	GOBIERNO DEL ESTADO	1.81
SA-20-1 D-1	TELÉFONOS DE MÉXICO	0.02
SA-20-1 D-2	IGLESIA BIBLICA DE MÉXICO	1
SA-21	CENTRO VECINAL	1.44
SA-21-1	UNIDAD DEPORTIVA	3.95
SA-21-A	CENTRO DE BARRIO	3.18
SA-23-1	EQUIPAMIENTO	3.50
SA-23-2	EQUIPAMIENTO	9.46
SA-23-2-D1	CIA. BIENES TEL. Y B.R.	0.04

SA-25-2	C.F.E.	1.34
SA-28	PLANTA DE TRATAMIENTO	16.23
SA-28-A	EQUIPAMIENTO	4.35
SA-28-A-D1	CONSEJO COORDINADOR EMPRESARIAL	1.56
SA-30	EQUIPAMIENTO	2.50
SA-32-1	EQUIPAMIENTO	2.60
SA-32-1-A	EQUIPAMIENTO	1.75
SA-32-2	CENTRO VECINAL	2.92
SA-32-2-D1	CRUZ ROJA MEXICANA	0.58
SA-32-3-3	EQUIPAMIENTO	4.04
SA-34	CIUDAD SIGLO XXI	8.35
SA-34-B	EQUIPAMIENTO	2.18
SB-E-1	ESCUELA DE BACHILLERES	1.88
SB-E-2	SECUNDARIA FEDERAL PARA TRABAJADORES	0.84
SB-2 BIS	SUBESTACIÓN ELECTRICA	0.32
SB-2 BIS-A	GOBIERNO DEL ESTADO	0.49
SB-9 D-1	PREPARATORIA 2 DE OCTUBRE	3.39
	SUBTOTAL	183.73

Fuente: Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula

UNIDAD TERRITORIAL ATLIXCAYOTL		
COMERCIO		
UDU	USO DEL SUELO	SUPERFICIE

		HA.
SA-2-2	COMERCIO USO MIXTO	4.6
SA-3-1	COMERCIO	4
SA-3-2 D-2	COMERCIO	0.14
SA-3-2 D-3	COMERCIO	0.34
SA-3-2 D-4	COMERCIO	0.23
SA-3-2 D-5	COMERCIO	0.23
SA-3-2 D-6	COMERCIO	0.16
SA-3-2 D-7	COMERCIO	0.09
SA-3-2 D-8	COMERCIO	0.40
SA-3-2 D-9	COMERCIO	0.10
SA-3-2 D-10	COMERCIO	0.10
SA-3-2 D-11	COMERCIO	0.10
SA-3-2 D-12	COMERCIO	0.21
SA-4-A	COMERCIO USO MIXTO	1.88
SA-5-1	COMERCIO USO MIXTO	0.35
SA-6-B	COMERCIO USO MIXTO	1.72
SA-6-C	COMERCIO USO MIXTO	1.37
SA-6-C-1	COMERCIO USO MIXTO	0.62
SA-6-5	COMERCIO	0.54
SA-7 BIS	COMERCIO USO MIXTO	1.90
SA-10-4	COMERCIO USO MIXTO	1.90
SA-16-A	COMERCIO USO MIXTO	1.67
SA-19-2-D1	COMERCIO USO MIXTO	1.97
SA-23-3	COMERCIO USO MIXTO	2.53
SA-23-3-D1	COMERCIO USO MIXTO	0.96
SA-23-3-D2	COMERCIO USO MIXTO	1
SA-23-3-D3	COMERCIO USO MIXTO	1
SA-24-1A	COMERCIO	0.47

SA-24 D-1	COMERCIO	0.50
SA-24-D2	COMERCIO	0.30
SA-24-2	COMERCIO	0.50
SA-24-D5	COMERCIO	0.50
SA-24-D6	COMERCIO	0.14
SA-24-2 D-1	COMERCIO	0.50
SA-24-2 D-2	COMERCIO	0.20
SA-25-1	COMERCIO	1.50
SA-25-3	COMERCIO	0.51
SA-25-3 D-1	COMERCIO	0.51
SA-25-4	COMERCIO USO MIXTO TV. AZTECA	0.7
SA-25-4 D-1	COMERCIO USO MIXTO	0.28
SA-32-D2-F1	COMERCIO	0.06
SA-32-3	COMERCIO	2.65
SA-32-3-D1-F1	COMERCIO	1
SA-32-3-D1-F2	COMERCIO	1
SA-32-3-D1-F3	COMERCIO	1
SA-32-3-D1-F4	COMERCIO	1
SA-32-3-D1-F5	COMERCIO	0.5
SA-32-3-D1-F6	COMERCIO	0.8
SA-32-3-2	COMERCIO	1
SA-35	COMERCIO USO MIXTO	8.13
SA-35-L-19	COMERCIO USO MIXTO	0.71
SA-35-L-20	COMERCIO USO MIXTO	0.64
SA-36	COMERCIO USO MIXTO	7.43
SA-36-L-1	COMERCIO USO MIXTO	2.05
SA-36-L-3	COMERCIO USO MIXTO	0.66
SA-36-L-5	COMERCIO USO MIXTO	0.66
SA-36-L-6	COMERCIO USO MIXTO	0.64

SA-36-L-7	COMERCIO USO MIXTO	0.66
SA-36-D1	COMERCIO	4
SB-1	COMERCIO	7.48
SB-1-2	COMERCIO	2.75
SB-2	COMERCIO USO MIXTO	7.93
SB-3	COMERCIO	25.37
SB-4-1	COMERCIO	1.71
SB-6-1	COMERCIO	5.5
SB-6-2-D2	COMERCIO USO MIXTO	3.1
SB-6-2-D3	COMERCIO USO MIXTO	3.0
SB-6-2 D-1	COMERCIO	0.33
SB-6-2 D-2	COMERCIO	0.46
SB-6-3	COMERCIO	3.02
SB-6-4	COMERCIO	3.8
SB-8	COMERCIO USO MIXTO	6.04
SB-8-1	COMERCIO	1.11
SB-8-2	COMERCIO	0.69
SB-8-3-D1	COMERCIO	0.3
SB-8-3-D2	COMERCIO	0.58
SB-9-BIS-1	COMERCIO-USO MIXTO	2.60
SB-11-BIS D1	COMERCIO-USO MIXTO	0.42
SB-11-BIS D2	COMERCIO-USO MIXTO	0.34
SUBTOTAL		150.57

Fuente: Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula

Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Corredor Atlixcáyotl (Sur):

USOS PROPUESTOS

UNIDAD DE DESARROLLO URBANO	PROGRAMA USO Y DESTINOS	DENSIDAD VIV/Ha.	AREA M2.	VIVIENDAS TOTALES	POBLACIÓN TOTAL
NP- 1	COMERCIAL	-	70,539.59	-	-
NP- 2	MIXTO	-	139,725.73	-	-
NP- 3	HABITACIONAL	50	112,747.79	564	2650
NP- 4	HABITACIONAL	50	135,862.61	679	3191
NP- 5	HABITACIONAL	50	168,120.17	858	2763
NP- 6	HABITACIONAL	50	171,621.26	596	2900
NP-7	COMERCIAL	-	112,435.55	-	-
NP-8	HABITACIONAL	50	96,104.95	481	2260
NP-9	HABITACIONAL	50	240,295.62	1201	5644
NP-10	HABITACIONAL	50	110,881.41	554	2603
NP-11	MIXTO	-	119,334.37	-	-
NP-12	HABITACIONAL	50	309,490.22	1547	7270
SO-1	COMERCIAL	-	48,007.21	-	-
SO-2	COMERCIAL	-	100,381.58	-	-
SO-3	HABITACIONAL	50	117,433.40	587	2759
SO-4	COMERCIAL	-	48,688.92	-	-
SO-5	COMERCIAL	-	197,989.61	-	-
SO-6	HABITACIONAL	50	346,444.24	1732	8140
SO-7	COMERCIAL	-	89,953.10	-	-
SO-8	HABITACIONAL	50	95,417.74	477	224
SO-8A	MIXTO SERVICIOS	-	35,392.17	-	-
SO-9	COMERCIAL	-	77,198.94	-	-
SO-10	HABITACIONAL	50	113,541.08	568	2669
SO-10A	MIXTO HABIT.	-	89,298.09	-	-
SO-11	MIXTO-SERV	-	288,640.85	-	-

SO-12	MIXTO-HABIT.	-	300,164.68	-	-
SO-13	HABITACIONAL	50	59,235.76	296	1391
SO-14	HABITACIONAL	50	435,802.27	2179	10241
SO-15	MIXTO	-	272,914.75	-	-
SO-16	PRESERV. ECOL	-	45,492.92	-	-
SO-17	HABITACIONAL	50	257,438.15	1287	6048
SO-18	PRESERV. ECOL	-	569,360.04	-	-
SO-19	HABITACIONAL	50	81,912.99	409	1922
SUB-TOTALES		-	5,345.123.99	-	-
	BANDA ARBOLADA	-	592,450.50	-	-
	AREAS VERDES	-	143,143.62	-	-
	VIALIDADES	-	1,494,405.20	-	-
SUP. TOTAL			7,575,123.31	14,260	67,022

Fuente: Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Corredor Atlixcáyotl (Sur)

POBLACIÓN POR GRUPOS DE EDAD

Población de 0 a 14 años.

El cuadro 2 muestra que en la Reserva Territorial Atlixcáyotl el grupo de población de menor edad (0 a 14 años) representa un 25% de la población total con 11,465 habitantes; de los cuales 6,409 habitantes corresponden al Municipio de San Andrés Cholula lo que representa un poco más de la cuarta parte de su población (27%). En Puebla, por otra parte, viven 5,056 habitantes lo que significa el 23% de su población total.

Por su parte, en la población total del municipio de Puebla y San Andrés Cholula se ubican 429,519 personas de este grupo de edad, lo que representa un poco más de la cuarta parte de la población total de estos municipios, donde la Reserva representa el 2.66% de este grupo de población con 11,465 habitantes.

Población de 15 a 64 años

En la Reserva Territorial Atlixcáyotl el grupo de edad con el mayor número de población es de 15 a 64 años, con 31,369 habitantes, lo que representa el 69% de su población total. Es en el Municipio de San Andrés Cholula donde se ubica un número ligeramente mayor de habitantes que integran este grupo de edad, con 15,869 pobladores que representan un 68% del total en este municipio. Puebla representa el 70% de su población ubicada en la reserva.

En cuanto a la población total de los municipios de Puebla y San Andrés Cholula, viven 1,078,139 personas de 15 a 64 años lo que representa el 66% de la población total de ambos municipios, donde la Reserva Territorial únicamente cubre el 2.90% de este grupo de población con 31,369 habitantes.

Población de más de 65 años

En la Reserva Territorial Atlixcáyotl, el grupo de más de 65 años representa únicamente un 4% de su población total, con 1,607 habitantes, de los cuales la mayor parte pertenece al Municipio de Puebla (986 personas), lo que

representa un 4% de la población total de este municipio en dicha Reserva. En cuanto al Municipio de San Andrés Cholula, tan sólo representa el 3% de su población total.

La población de más de 65 años identificada en el total de población de los municipios de Puebla y San Andrés Cholula representa el 6% del total de habitantes con 94,048 personas, dentro de este grupo de población (65 y más) la Reserva cubre tan solo el 1.70% de su población con 1,607 personas.

Se concluye que de la población total en la Reserva Territorial Atlixcáyotl, una cuarta parte se encontraba entre las edades de 0 a 14 años, mientras que la población de 15 a 64 años cubría un 69 % en el 2010. Esta última población es la que cuenta con posibilidades de acceder a la estructura laboral, conforma una parte de la población económicamente activa. En cuanto a la población de 65 años y más, configura un grupo reducido que se traduce en 4% del total de la población en la Reserva. En la población total de los municipios de Puebla y San Andrés Cholula el grupo de personas de 0 a 14 años representa un poco más de la cuarta parte de su población (la Reserva representa únicamente el 2.66%), mientras que el grupo de 15 a 64 años cubre más de la mitad de la población total de los municipios de Puebla y San Andrés Cholula (66%), la Reserva Territorial Atlixcáyotl representa el 2.9% de su población en este grupo de edad. En cuanto a la población de más de 65 años comprende un grupo minoritario de 6% con 94, 048 personas en esta demarcación, en el que la Reserva configura un grupo minoritario de 1.70% de su población total.

CUADRO. POBLACIÓN POR GRANDES GRUPOS DE EDAD EN LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL EN EL AÑO 2010

ENTIDAD	NUMERO DE HABITANTES									
	0-14 AÑOS	%	15-64 AÑOS	%	65 AÑOS Y MÁS	%	NO SE ESPECIFICA	%	POBLACION TOTAL	%
MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA	6,409	27	15,869	68	621	3	514	2	23,413	51
MUNICIPIO DE PUEBLA	5,056	23	15,500	70	986	4	684	3	22,226	49
POBLACIÓN TOTAL DE LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL	11,465	25	31,369	69	1,607	4	1,198	3	45,639	100
POBLACIÓN TOTAL MUNICIPIOS DE PUEBLA Y SAN ANDRÉS CHOLULA	429,519	26	1,078,139	66	94,048	6	38,552	2	1,640,258	100

Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010